

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Zhodnocení financování městské hromadné dopravy ve vybraných městech
České republiky

Evaluation of Public Transport Financing in Selected Cities in the Czech Republic

Student: Bc. Natálie Konečná

Vedoucí diplomové práce: Ing. Bc. Jiří Bečica, Ph.D.

Ostrava 2018

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání diplomové práce

Student:

Bc. Natálie Konečná

Studijní program:

N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Téma:

Zhodnocení financování městské hromadné dopravy ve vybraných
městech České republiky
Evaluation of Public Transport Financing in Selected Cities in the Czech
Republic

Jazyk vypracování:

čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Doprava a dopravní infrastruktura
 3. Analýza fungování městské hromadné dopravy ve vybraných městech
 4. Zhodnocení hospodaření dopravních podniků ve vybraných městech ČR
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BREALEY, R. A., S. C. MYERS and F. ALLEN. *Principles of corporate finance*. 11th ed. New York: McGraw-Hill Education, 2014. ISBN 978-0-07-803476-0.
EISLER, J., J. KUNST a F. ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
REKTORÍK, Jaroslav, Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2. vyd. Praha: Ekopress, s. r. o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Bc. Jiří Bečica, Ph.D.**

Datum zadání: 24.11.2017

Datum odevzdání: 27.04.2018



doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry

prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně. Přílohu č. 4, danou mi k dispozici, jsem samostatně doplnila.

Dne: 26. 4. 2018

Podpis: *Madeleine Kováčová*

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Bc. Jiřímu Bečicovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky poskytnuté při zpracování této diplomové práce.

OBSAH

1	ÚVOD	7
2	DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	10
2.1	Druhy dopravy	11
2.1.1	Drážní, silniční a vodní doprava v České republice	12
2.1.2	Dopravní politika České republiky	14
2.2	Dopravní systém v České republice	15
2.2.1	Dopravní obslužnost	17
2.3	Dopravní podniky	18
2.3.1	Sdružení dopravních podniků ČR	20
2.4	Hodnotící ukazatele dopravních podniků	23
2.4.1	Finanční analýza	24
3	ANALÝZA FUNGOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH MĚSTECH	31
3.1	Provozní kritéria	31
3.1.1	Zajištění obslužnosti území	31
3.1.2	Hustota dopravní sítě	36
3.1.3	Zaměstnanci dopravních podniků	40
3.2	Výkonová kritéria	43
3.2.1	Přepravní výkony	44
3.2.2	Dopravní výkony	46
3.3	Ekonomická kritéria	50
3.3.1	Tržby dopravních podniků	51
3.3.2	Investice dopravních podniků	53
3.3.3	Finanční analýza	56
4	ZHODNOCENÍ HOSPODAŘENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ VE VYBRANÝCH MĚSTECH ČR	81

4.1 Zhodnocení provozních a výkonových kritérií.....	81
4.1.1 Provozní kritéria	81
4.1.2 Výkonová kritéria	83
4.2 Zhodnocení ekonomických kritérií.....	84
4.2.1 Zhodnocení finanční analýzy	85
4.3 Časové srovnání vybraných ukazatelů	87
5 ZÁVĚR	89
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	93
SEZNAM ZKRATEK	100
SEZNAM PŘÍLOH	
PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	
SEZNAM PŘÍLOH	
PŘÍLOHY	

1 ÚVOD

Doprava v životě každého člověka hraje nesmírně podstatnou roli, jelikož ovlivňuje všechny oblasti soukromého i veřejného života. Bez dopravy si málokdo dokáže dnešní svět představit. Jinak tomu nebylo ani v minulosti, i tehdy byla doprava nezbytnou součástí života. Doprava je službou, kterou lidé jednak využívají k přepravě věcí, ale také ke své vlastní mobilitě. Má svůj význam pro každého z nás. V minulosti byla veřejná hromadná doprava chápána, jako služba, kterou potřebuje většina obyvatel města, protože v té době měl automobil málokdo, na rozdíl od dnešní doby. Přesto veřejné hromadné dopravě v České republice patří nezanedbatelné místo i dnes. Aby mohla tato služba konkurovat individuální automobilové dopravě, která je vyhledávaná především z důvodu dostupnosti, nezávislosti a pohodlí, musí veřejná hromadná doprava jít s dobou a mít, co nabídnout. V dnešní době se do popředí dostávají ekonomické a hlavně ekologické zájmy, které upřednostňují veřejnou dopravu ve městech před tou individuální.

Diplomová práce se zaměřuje na zhodnocení financování městské hromadné dopravy ve vybraných městech ČR v letech 2010 – 2016. Městská hromadná doprava nebo také velmi hojně využívaná její zkratka MHD, je systém, který zajišťuje dopravní obslužnost měst pomocí dopravních prostředků. Předmětem práce je devatenáct dopravních podniků, které jsou v současnosti aktivními členy Sdružení dopravních podniků ČR.

Cílem diplomové práce je na základě finanční analýzy zhodnotit finanční zdraví dopravních podniků ve vybraných městech České republiky. Obecně je za finančně zdravý považován takový podnik, který je schopen naplňovat své poslání, kvůli kterému byl založen. Finanční zdraví je možné hodnotit pomocí ukazatelů finanční analýzy. V práci jsou využity poměrové ukazatele analýzy, které bude jedněmi z ekonomických kritérií. Největší vliv na finanční zdraví podniku je přisuzováno zejména rentabilitě a likviditě. Čím vyšších hodnot nabývá ukazatel rentability, tím zdravější je podnik po finanční stránce. Likvidita značí, zdali je podnik schopen dostát svých závazků a včas je splácet. Kromě ekonomických kritérií budou v práci dopravní podniky hodnoceny na základě provozních a výkonových kritérií. K tomu se váže **dílčí cíl práce**, kterým je posoudit fungování dopravních podniků z pohledu výkonových a provozních ukazatelů.

Naplnění dílčího cíle je podpořeno hypotézami:

- 1) *Ve sledovaném období dochází v rámci sledovaných dopravních podniků k nárůstu počtu přepravených osob.*
- 2) *Celkový počet zaměstnanců tvoří alespoň z 50 % řidiči dopravních prostředků.*

Pro dosažení cíle byla zvolena finanční analýza. Analýza je způsob finančního řízení, na jehož základě je možné posoudit finanční situaci podniku. Představuje určitou zpětnou vazbu pro akcionáře, kteří díky ní mohou získat přehled o silných a slabých stránkách podniku. Kromě poměrových ukazatelů finanční analýzy je v práci použito také hodnocení na základě provozních a výkonových kritérií.

Diplomová práce je strukturována do pěti kapitol, přičemž první z nich tvoří právě tento Úvod. Druhá kapitola se věnuje teoretickému pohledu na dopravu, systému městské hromadné dopravy v České republice a v neposlední řadě také již zmíněným dopravním podnikům. Třetí kapitola propojuje teorii s praxí. Konkrétně se jedná o analýzu fungování městské hromadné dopravy na základě provozních, výkonových a ekonomických kritérií. Ve čtvrté kapitole jsou zjištěné poznatky zhodnoceny. Poslední kapitolu tvoří Závěr, ve kterém jsou shrnuty stěžejní poznatky a informace z celé diplomové práce. Na veškeré použité zdroje je v práci odkazováno. V celé práci jsou dopravní podniky řazeny podle počtu obyvatel jednotlivých měst.

Systémem městské hromadné dopravy, jeho zefektivněním a kvalitou se ve svých člancích zabývá řada autorů. Ze zahraničních se například skupina autorů ve složení Stiglic Mitja, Agatz Niels, Savelsbergh Martin a Mirko Gradisar zabývá otázkou integrace dopravy, která by zvýšila efektivnost veřejné dopravy, studií ukazují, že sdílením jízdních kol a MHD může dojít k většímu využívání veřejné dopravy. Ivan Igor ve svém článku rovněž řeší integraci, ale z pohledu městské a příměstské dopravy. Pawlasová Pavlína se naopak zabývá faktory, které ovlivňují spokojenost s městskou hromadnou dopravou. Spokojenost cestujících s veřejnou dopravou ve svém článku řeší také Olivková Ivana.

Práce vychází z platné legislativy, odborné literatury a oficiálních stránek jednotlivých dopravních podniků. Pro praktickou část jsou čerpány informace z účetních závěrek a výročních zpráv jednotlivých dopravních podniků, které jsou uveřejňovány v obchodním rejstříku. Kromě informací, které poskytují jednotliví dopravci, jsou některé informace získány také z výročních zpráv Sdružení dopravních podniků ČR. Z důvodu rozsáhlosti počtu

dopravních podniků a sedmiletého časového období jsou data použita v praktické části práce za sledované období zprůměrována. Konkrétní hodnoty jsou uvedeny v příloze práce.

Diplomová práce vznikla za finanční podpory Studentské grantové soutěže Ekonomické fakulty Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava v rámci projektu SP2017/129 Ekonomické faktory ovlivňující zabezpečení veřejných služeb s kolektivní spotřebou.

2 DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Doprava byla, je a vždy bude v životě všech národů hybnou silou jejich rozvoje. V dnešní době si lidé život bez dopravy, dopravních prostředků a dostatečné dopravní infrastruktury neumí představit. Doprava je činnost, kterou zná každý člověk. Nejstarším druhem dopravy je chůze. Pro obyvatele v méně vyspělých zemích je i dnes chůze na dlouhé vzdálenosti obvykle jediným možným dopravním prostředkem. Lidé zde dosud nosí těžké náklady např. jako horští Šerpové. Ve vyspělých zemích se chůze, jakožto způsob přemísťování z místa na místo využívá spíše na kratší vzdálenosti. Chůze na delší vzdálenosti ve vyspělejších státech je zejména možností, jak strávit volný čas např. pěší turistika.

Rektořík (2012) uvádí, že doprava je činnost zajišťující cílevědomé přemísťování osob a hmotných předmětů. Má svůj strategický význam v ekonomické, politické, kulturní a také bezpečnostní oblasti. Aby mohlo dojít k přemísťování osob či věcí, musí existovat dostatečná dopravní infrastruktura, která je vhodná pro pohyb dopravních prostředků (Eisler, Kunst a Orava, 2011).

Eisler, Kunst a Orava (2011) řadí dopravu do odvětví národního hospodářství, které tvoří celkovou infrastrukturu ekonomiky. Rektořík (2012) za celkovou infrastrukturu ekonomiky označuje soubor podmínek zabezpečujících fungování ekonomiky, kterou lze chápat jako soustavu zajišťující poskytování technických a sociálně – ekonomických služeb. Národní hospodářství se člení do čtyř sektorů, přičemž odvětví doprava a skladování se řadí pod terciární sektor jakožto služba. Pod pojmem veřejná služba si lze představit druh služby, jejímž spotřebitelem je veřejnost a je produkována orgány veřejné správy. Ochraňa (2007) zastává názor, že neexistuje jednoznačná definice pojmu veřejná služba. Veřejnou službu lze označit za pojem, který má ekonomický, sociální a právní obsah. Z ekonomického hlediska je veřejná služba ekonomickým respektive veřejným statkem. Z tohoto důvodu může být veřejná služba čistě veřejným, nebo smíšeným veřejným statkem. Na základě poskytovatelů veřejné služby lze rozlišit poskytování této služby na centrální úrovni či na úrovni samospráv. Financování veřejných služeb je různorodé. Zdrojem financí mohou být rozpočty – státní či samosprávných celků, poplatky občanů a také účelové fondy (Ochraňa, 2007). Z pohledu teorie statků se podle Rektoříka (2012) z čistě tržního statku postupem času stal statek smíšený. Podoba státních zásahů je v jednotlivých oblastech dopravy odlišná.

Podle autorů Eisler, Kunst a Orava (2011) musí být kapacita terciárního odvětví vybudována ještě před jejich využitím. Eisler, Kunst a Orava (2011, s. 59) ve své knize uvádějí myšlenku,

že „dopravní systém lze vytvářet buď z centra s cílem zajistit přepravní potřeby národního hospodářství a společnosti, nebo jako výsledek iniciativy a soutěžení podnikatelských subjektů.“ Specifikem ekonomiky dopravy jsou regulační zásahy, kterými jsou pravidla dopravy, ochrana hospodářské soutěže, ochrana životního prostředí, regulace v oblasti bezpečnosti a schvalování výstavby vybraných zařízení dopravní infrastruktury.

Dopravní infrastruktura je definována

- *z hlediska ekonomické analýzy jako soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními a dopravních prostředků, jež se na sítích pohybují,*
- *v souvislosti s problematikou výstavby jako soubor dopravních sítí a jejich vybavením. (Rektořík, 2012, s. 105)*

Dopravní síť je tvořena sítí pozemních komunikací, zařízeními potrubní pošty, letišti, železnicemi a vodními cestami. Hlavní část dopravní sítě v České republice tvoří mezinárodní letiště, vodní cesty, železnice, silnice, potrubní doprava a cyklostezky.

Podle Ročenky dopravy České republiky (2016) dosahuje provozní délka železniční tratě 9 654 km. Délka silnic a dálnic je 55 757,3 km. Infrastruktura elektrické trakce městské hromadné dopravy dosahuje 818,8 km, z toho je 402,4 km trolejbusová trať, 351,3 km tramvajová trať a 65,1 km má trať metra v Praze. Celková délka splavných vodních cest v České republice je 720,2 km (viz Příloha č. 1).

2.1 Druhy dopravy

Dopravu lze rozdělit na základě několika kritérií. **Rektořík (2012)** uvádí **dělení podle prostředí, funkce a vzdálenosti**.

Podle prostředí lze dopravu rozdělit na pevninskou, kterou tvoří silniční, drážní, cyklistická, vodní, potrubní, pěší a ostatní doprava. Dále pak na leteckou, ke které řadíme letectví a kosmonautiku a námořní dopravu. **Dopravu z hlediska funkce** tvoří nákladní a osobní druhy dopravy. **Na základě vzdálenosti** dělíme dopravu na místní, dálkovou a kosmickou.

Historie druhů dopravy tvoří cennou informaci pro vytváření dopravního systému ve státě. Na našem území měla v minulosti dominantní postavení železnice, která se v té době nemusela ohlížet na konkurenci jiných doprav. Postupný rozvoj dalších druhů dopravy přináší změny,

se kterými se železnice obtížněji vyrovnává. Eisler, Kunst a Orava (2011) se na základě teze: „bez poznání minulosti neporozumíš současnosti a nemůžeš projektovat budoucnost,“ domnívají, že železnice v našich podmínkách dosáhla již svého maxima a za perspektivní, v případě, že dojde ke snížení jejich externalit, lze považovat silniční dopravu.

Podstatnou roli v oblasti dopravy hraje veřejná správa. Veškeré procesy v dopravě jsou zajištěny legislativou, která je specifická pro jednotlivé druhy dopravy. Rektořík (2012) považuje za hlavní instituci Ministerstvo dopravy České republiky, které zaštiťuje veškeré druhy dopravy. Z jeho pohledu významné druhy dopravy mají v České republice zřízeny na Ministerstvu dopravy své samostatné odbory. Největší počet odborů má silniční doprava, jejíž činnosti se věnují tři odbory – odbor provozu silničních vozidel, odbor pozemních komunikací, odbor silniční dopravy. O drážní dopravu se stará odbor drah, železniční a kombinované dopravy. Vodní dopravu má na starosti odbor plavby. Kromě výše zmíněných druhů dopravy mají své odbory také vesmírná a letecká doprava, které by se dále neřešily.

2.1.1 Drážní, silniční a vodní doprava v České republice

Drážní neboli železniční doprava měla v 19. století dominantní postavení na přepravním trhu. Prioritním úkolem železnice byla přeprava v požadovaném rozsahu a kvalitě, a ačkoliv tuto funkci železnice plní dodnes, její dominance se vytrácí a musí o přepravu usilovat v konkurenci s ostatními druhy dopravy. Drážní doprava zahrnuje dopravu pomocí železnice, tramvají, trolejbusů a určitých typů lanovek.

Jak již bylo uvedeno, hlavním orgánem je Ministerstvo dopravy České republiky, dalšími institucemi působícími v oblasti drážní dopravy jsou Správa železniční dopravní cesty, s.p., Drážní inspekce, o.s.s. a drážní úřady.

Legislativní rámec drážní dopravy vymezují zákony:

- zákon č. 319/2016 Sb., o drahách (drážní zákon) ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (platný do 30. 6. 2018), který bude nahrazen zákonem č. 199/2017 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (v platnosti od 1. 7. 2018),
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

K drážní dopravě se řadí i tramvaje. Tramvajová doprava se od té železniční liší několika charakteristickými rysy. Jedná se především o osobní přepravu na kratší vzdálenosti. Nicméně trolejbusová doprava v České republice nepatří k drážní dopravě, nýbrž je řazena k té silniční. Rektořík (2012, s. 110) ve své knize uvádí: *“Trolejbusová doprava nebývá vždy řazena mezi dopravu silniční. Nicméně v ČR i v řadě jiných států to tak je. Vozidla trolejbusové dopravy se značně podobají vozidlům autobusové dopravy, a stejně tak jejich zastávky, které mají navíc často společné. V drtivé většině probíhá trolejbusová doprava pouze ve městech, najdou se však i výjimky. Jednou z nich je trolejbusová linka z Brna do nedalekých Šlapanic.”*

Silniční doprava je specifickým druhem pevninské dopravy, pomocí které se zajišťuje doprava osob a zvířat po dálnicích, silnicích, účelových a místních komunikacích. Patří sem kamionová přeprava, veřejná autobusová doprava, osobní automobilová a motocyklová doprava. Silniční infrastruktura je poměrně hojně využívána, ať už se jedná o cesty do zaměstnání či do škol, za kulturou nebo za jinými službami.

Vznik železniční dopravy se ve velké míře promítl také do té silniční. Dálkovou přepravu přenechala silniční doprava právě železnicím. Silniční doprava se začala soustředit na území, které není pokryto železniční tratí. Kromě velkého vlivu železnice, silniční dopravu ovlivnil technický pokrok, vynález vznětového motoru a vznik továren na výrobu automobilů.

Silniční doprava spadá kromě již zmíněného Ministerstva dopravy ČR rovněž pod Ředitelství silnic a dálnic p.o., Státní fond dopravní infrastruktury a silniční správní úřady.

V České republice se silniční doprava řídí následujícími zákony:

- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (platný do 30. 6. 2018), který bude nahrazen zákonem č. 199/2017 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (v platnosti od 1. 7. 2018),
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- vyhláška č. 43/2015 Sb., o řidičských průkazech a registrů řidičů.

Eisler, Kunst a Orava (2011) tvrdí, že přepravní výkony silniční dopravy jsou jednak ovlivněny způsobem života, ale také délkou a provozní úrovní pozemních komunikací.

Vodní doprava je provozována po vodě ve vnitrozemí, tedy po řekách, kanálech, přehradách apod. Právě vnitrozemská plavba je historicky nejstarším druhem dopravy. Její kořeny sahají na Labi už do 11. století. Vodní doprava se v systému městské hromadné dopravy vyskytuje v Praze a Brně. Přestože dochází v České republice k řazení tohoto druhu dopravy k systému MHD, jedná se především o turisticky vyhledávané způsoby přepravy po městě.

Základní legislativou v České republice upravující vodní dopravu jsou zákony:

- zákon č. 305/2000 Sb., o povodích,
- zákon č. 292/2017 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Rovněž i doprava po vodě patří pod Ministerstvo dopravy ČR, dále je v kompetenci státní plavební správy o.s.s. a státních podniků Povodí ČR (Rektořík, 2012).

2.1.2 Dopravní politika České republiky

Ministerstvo dopravy je zodpovědné za plnění strategického dokumentu Vlády ČR – Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, který bezprostředně navazuje na dokument – Dopravní politika pro léta 2005 – 2013. Dopravní politika je dokument postavený na tzv. dopravně – politickém cyklu. Úkolem je identifikovat problémy sektoru a navrhnout možná řešení. Hlavním cílem Dopravní politiky je: *„vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví“* (Dopravní politika, 2013, s. 10). Vzhledem k rozsáhlosti problematiky nemůže tento dokument v návrzích řešení zacházet do podrobností, proto jsou zpracovávány návazné strategické dokumenty na bázi akčních plánů. Stejně jako předcházející Dopravní politika vydaná pro léta 2005 – 2013, tak i v současnosti platná verze se zabývá veřejnou osobní dopravou. Dopravní politika (2013, s. 79) uvádí, že *„oblast dopravní obslužnosti je v současnosti řešena prostřednictvím Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a celostátního a krajských dopravních plánů. Další směřování systému veřejné dopravy včetně výběru varianty organizace systému bude stanovena v dokumentu Koncepce veřejné dopravy, která navrhne novou strukturu organizace veřejné dopravy, potřebné legislativní úpravy a návrh financování systému.“* Právě bližší posouzení této rozsáhlé problematiky je ponecháno návazným dokumentům. Zelená kniha je koncipována jako diskusní dokument, který má za cíl položit odpovídající otázky a vyvolat nad nimi diskusi odborné veřejnosti. Bílá

kniha je koncipována jako strategie v oblasti veřejné dopravy. Hlavním cílem Koncepce veřejné dopravy (2014, s. 27): „... je vytvářet takové podmínky, aby mohl být systém veřejné dopravy v České republice vnímán jako kvalitní alternativa k individuální dopravě. V České republice by měl být, v souladu s reálnou i latentní poptávkou po přepravě, kvalitou disponibilní infrastruktury a možnostmi veřejných rozpočtů, zajištěn stabilní, hierarchický systém rychlé, pravidelné a konkurenceschopné intervalové a přístupné veřejné dopravy, vhodně a systémově provázaný mezi jednotlivými přepravními segmenty.“

Státní dopravní politika obsahuje cíle dopravního systému a metody k dosažení těchto cílů. Nicméně s rostoucí vyspělostí států a zvyšováním životní úrovně dochází k rozdílům mezi zájmy cestujících, přepravců a státu. Eisler, Kunst a Orava (2011) zastávají názor, že pokud by se uživatelé dopravy rozhodovali v souladu s potřebami celé společnosti, nebyly by takové rozdíly ve vývoji dopravního systému a jednotlivými druhy dopravy. Přestože existuje rozsáhlá nabídka kapacit železniční dopravy, přetrvává dominantní zájem o silniční dopravu. Podle autorů Eisler, Kunst a Orava (2011) jsou cestující, přepravci a uživatelé individuální dopravy ve svém rozhodování ovlivněni nespočtem činitelů a při předpokladu pokračující neomezené volby druhů dopravy, budou i nadále činit rozhodnutí v rozporu s cíli dopravní politiky tj. s celospolečenskou potřebou. Celospolečenskou potřebou se rozumí veškerá potřeba, kterou je možné efektivně uspokojit jako předpoklad společenského rozvoje a růstu životní úrovně (Eisler, Kunst a Orava, 2011).

2.2 Dopravní systém v České republice

Rektořík (2012) dopravu na základě její funkce dělí na osobní a nákladní. Osobní doprava zahrnuje jak dopravu neveřejnou dopravu tak i veřejnou, kterou dále dělíme na individuální a veřejnou hromadnou dopravu. Přesné rozdělení dopravy podle funkce je v Příloze č. 2. Veřejnou hromadnou dopravu lze dále rozdělit podle druhů na silniční, vodní, drážní a leteckou dopravu. Podle vzdálenosti se následně dělí na dálkovou, regionální a městskou dopravu.

Pojem **městská hromadná doprava** – MHD je veřejností, jak odbornou, tak laickou využíván již řadu let. Přestože o hojnosti výskytu tohoto pojmu není pochyb, legislativa upravující poskytování veřejné hromadné dopravy tento pojem nezná (Sdružení dopravních podniků ČR, online). Podle § 2 odstavce 7 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů je městská hromadná doprava respektive autobusová doprava podmnožinou veřejné linkové dopravy: „*Linková osobní doprava je pravidelné poskytování*

přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí a) veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu...“ Sdružení dopravních podniků ČR (online) dále uvádí, že legislativa upravující drážní dopravu s tímto pojmem vůbec nepracuje. Právě proto Ing. Macháček ze Sdružení dopravních podniků spatřuje problém v absenci jednotného zákona o městské hromadné dopravě. V souvislosti s tím nemá MHD ani svůj odbor na Ministerstvu dopravy ČR a záležitosti týkající se problematiky hromadné dopravy spadají pod různé odbory.

Městská hromadná doprava je v České republice zajišťována drážní, silniční a vodní dopravou. Každý druh dopravy má své specifické dopravní prostředky. Pokud se zaměříme pouze na městskou hromadnou dopravu, tak pro silniční dopravu jsou typické autobusy. U drážní dopravy je výběr prostředků o něco pestřejší. K drážní dopravě patří metro, vlaky, trolejbusy, tramvaje a také lanovky (viz Příloha č. 3). I v České republice rovněž existují typy lanovek, které patří k městské hromadné dopravě. Příkladem může být město Praha, kde se nachází lanovka na Petřín a lanovka v ZOO Praha patřící pod Dopravní podnik hlavního města, dále se jedná o Karlovy Vary a také Ústí nad Labem. Pro obě pražské lanové dráhy je charakteristickým znakem turistická atrakce. Přestože jednotným provozovatelem lanovky na Petřín a lanové dráhy v Zoologické zahradě v Praze je Dopravní podnik hlavního města Prahy nejedná se o typický prostředek v systému MHD. Lanová dráha na Petřín navazuje na tramvajovou dopravu s konečnou zastávkou Petřín v blízkosti populární vyhlídkové věže. Zejména z tohoto důvodu je lanovka vyhledávanou turistickou atrakcí s celoroční provozní dobou. Rovněž lanovka v pražské zoologické zahradě je určena právě jejím návštěvníkům, kteří ji mohou využít v období od konce března do konce října (Portál hlavního města Prahy, online). Výjimku netvoří ani lanová dráha Diana v Karlových Varech, stejně jako v hlavním městě se jedná o turisticky vyhledávaný cíl. Lanovka je v provozu více než 100 let, v současnosti patří pod Dopravní podnik Karlovy Vary. Její trasa začíná vedle Grandhotelu Pupp a končí u Rozhledny Diana (Diana Karlovy Vary, online). Nejmladší lanovkou v systému MHD je lanovka na Větruši v Ústí nad Labem, její provoz byl zahájen v roce 2010. Spojuje obchodní centrum Forum a zámek Větruše (Dopravní podnik města Ústí nad

Labem, online). V systému městské hromadné dopravy je v České republice také doprava po vodě. Takto specifická MHD je provozována na Brněnské přehradě a na řece Vltavě. Plavební sezóna po brněnském „Pryglu“ probíhá v období měsíců dubna až října. Historie provozu lodí na Brněnské přehradě se datuje od roku 1946. Trasa lodní dopravy vede z Bystrce do Veverské Bítýšky. Funguje především jako výletní přeprava, je rozdělena na 10 zastávek a v jednom směru trvá plavba 70 minut (Prygl, online).¹ V pražské městské hromadné dopravě jsou rovněž zahrnuty přívozy na Vltavě, které jsou vyhledávaným způsobem přepravy mezi břehy řeky, především tam, kde nejsou k dispozici mosty. Zejména pro turisty představují zajímavý způsob poznání hlavního města z jiné perspektivy (Portál hlavního města Prahy, online).

Zjednodušeně řečeno termín MHD označuje veřejnou hromadnou dopravu osob na území měst, organizovanou systémem linek a zastávkami, podniky jsou provozovány odbornou osobou za použití autobusových, tramvajových, trolejbusových a lanových vozidel popřípadě loděmi v Brně a Praze. Podle Informačního dopravního systému (IDOS) v současnosti městská hromadná doprava funguje na území 117 měst České republiky.²

2.2.1 Dopravní obslužnost

S problematikou poskytování městské hromadné dopravy souvisí rovněž problematika **dopravní obslužnosti**. V roce 2010 vyšel v platnost zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů odpovídající nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1370/2007. Podle § 2 tohoto zákona je dopravní obslužnost definována následovně „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“ Ze zákona vyplývá pro kraje a obce povinnost ve své samostatné působnosti stanovit rozsah dopravní obslužnosti, která bude zajištěna veřejnou drážní a veřejnou linkovou dopravou a jejich vzájemným propojením. Efektivní kombinací různých druhů dopravy, za účelem obslužení území, vzniká **integrovaný dopravní systém (IDS)**. Systém se skládá ze tří pilířů – jednotné přepravní, tarifní a provozní podmínky, které jsou potřebné pro účelné fungování IDS (Kleprlík, 2009). Vytváří se tak přehledný a jednoduchý

¹ Příloha č. 4 obsahuje přesnou trasu lodní dopravy v Brně.

² Výčet měst, ve kterých funguje systém městské hromadné dopravy, je uveden v Příloze č. 5. Města jsou seřazena podle jednotlivých krajů.

systém založený na vzájemné spolupráci dopravců. Integrovaný dopravní systém přispívá, jednak ke snižování objemu veřejných prostředků vynaložených na fungování veřejné dopravy, zvyšuje její atraktivitu, a také plynulost. Podle Kleprlíka (2009) cestujícím přináší větší pohodlí v přepravním procesu. První integrace městské a regionální dopravy v České republice byla zavedena v roce 1992 v Praze (Konečný, 2016). Naopak nejpozději zavedli v roce 2016 IDS v Jihočeském kraji. Podle Pavlíčka a Mináře (2011) jsou téměř všechny současné IDS organizovány a rozvíjeny tzv. koordinátorem s právní subjektivitou společnosti s ručením omezeným, případně příspěvkové organizace nebo akciové společnosti. Koordinátoři jsou celostátně sdruženi v České asociaci organizátorů veřejné dopravy (ČAOVD) se sídlem v Ostravě. Hlavním cílem asociace je podpora veřejné hromadné dopravy před individuální automobilovou dopravou a rozvoj integrace ve veřejné dopravě. Česká asociace organizátorů veřejné dopravy v současnosti sdružuje jedenáct koordinátorů veřejné dopravy.³ Specifickými koordinátory dopravy v asociaci je organizace zřízena Středočeským krajem – Integrovaný systém Středočeského kraje (IDSK) a organizace hlavního města Prahy – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID). Středočeská integrovaná doprava vychází ze systému městské hromadné dopravy největších obcí s rozšířenou působností v daném kraji a jejich propojením s příměstskými autobusy koordinuje dopravu ve Středočeském kraji. Regionální organizátor Pražské integrované dopravy se stará o dopravu na území hl. města Prahy. A právě společně s IDSK vytváří Pražskou integrovanou dopravu (PID), systém dopravy po Praze a přilehlém území okresů Středočeského kraje (Integrovaná doprava Středočeského kraje, online).

2.3 Dopravní podniky

Vznik **dopravních podniků** je podmíněn dostatečnou poptávkou, to znamená, že podnik je schopen zajistit přepravu s nižšími náklady než sám člověk. Ekonomika dopravních podniků je do značné míry ovlivněna státem. Stát vymezuje podmínky podnikání a provozu dopravních prostředků, účastní se na stanovení cen (tarifů) v osobní dopravě a rovněž také svým přístupem k financování dopravní infrastruktury (Eisler, Kunst a Orava, 2011).

³ Seznam koordinátorů IDS ČR je uveden v Příloze č. 6. Jmenovitý seznam obsahuje všechny současné členy ČAOVD, tudíž i Integrovaný systém dopravy Bratislavského kraje (SK). Seznam obsahuje současné integrované dopravní systémy, které obhospodařují území deseti krajů ČR. Chybí kraj Vysočina, který zavedení IDS předpokládá v roce 2019. Naopak, přestože existuje IDS v Ústeckém kraji, tento systém ČAOVD nezahrnuje. Specificky integrovaný dopravní systém vytváří Pardubický a Královéhradecký kraj. Veřejnou dopravu těchto dvou krajů koordinuje firma OREDO (založena právě těmito dvěma kraji), která vytváří systém IREDO, rovněž nejsou členy ČAOVD.

Podnik lze odborně označit jako ekonomicko – právní subjekt, jehož základními znaky jsou ekonomická samostatnost a právní subjektivita. Ekonomickou samostatnost charakterizuje postavení podniku na trhu, kde působí jako samostatný subjekt, který většinu potřebných prostředků získává hlavně prodejem svých služeb. Lze tedy konstatovat, že činnost podniku je založena na principu směny a zisku. Uspokojováním potřeb druhých dochází rovněž k uspokojování vlastních potřeb, respektive hlavního cíle podniku. Druhým znakem je právní subjektivita, kterou podnik získá na základě zápisu do obchodního rejstříku. Společnost je vlastněna jejími akcionáři, kteří za závazky společnosti neručí (Brealey, Myers a Allen, 2014). Eisler, Kunst a Orava (2011) uvádějí, že teprve tehdy podnik vystupuje právně závazně, hájí-li své zájmy právními prostředky, uzavírá-li smlouvy pod svým jménem a neseli za ně odpovědnost. Právní existenci podniku upravuje zákon č. 455/1991 Sb., živnostenský zákon a také zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník.

Brealey, Myers a Allen (2014) uvádějí, že společnosti mají různé zainteresované strany, jakými jsou například akcionáři, dodavatelé, zaměstnanci nebo manažeři. Všechny zúčastněné strany musí monitorovat chod společnosti a rovněž by měly mít společné zájmy v rámci organizace. Potřebné finanční informace získávají z roční účetní závěrky. Manažeři používají ke sledování finančního zdraví vlastní společnosti účetní výkazy. Jelikož výkazy obsahují velký počet dat, je na manažerech vybrat pro ně ty vhodné a pomocí finanční analýzy stanovit výsledek. Při interpretaci výsledků je důležité porovnat s výsledky z minulých let a také s ostatními podniky v odvětví. Jelikož neexistuje žádná mezinárodní norma, finanční poměry většinou pomáhají zamyslet se nad výsledky, nikoliv aby dávaly odpovědi (Brealey, Myers a Allen, 2014).

Fungování dopravního podniku nezávisí pouze na vnitřní organizaci a metodách řízení, ale také na vztazích s okolím. Proto je pro podnik podstatné vymezit, o které prvky okolí se jedná a systematicky je sledovat (Eisler, Kunst a Orava, 2011).

Autoři Eisler, Kunst a Orava (2011) označují za typické „megatrendy“ v etapě globalizace převahu tržního hospodářství a západního života, změnu v hodnotové orientaci a životním stylu, turbulentní a diskontinuální vývoj, změny v konkurenci, růst významu informací, čas jako strategický faktor, nové pojetí podniku, chaos jako podnikatelskou výzvu a růst významu etických aspektů podnikání.

Stěžejním úkolem dopravních podniků je přemísťování osob či zboží. V případě dopravních podniků zabývajících se poskytováním městské hromadné dopravy, je to právě přemísťování

osob, co tvoří náplň jejich hlavní činnosti. Eisler, Kunst a Orava (2011) uvádějí, že aby mohly být splněny přepravní požadavky, je potřeba kapacitně tuto službu zajistit. Tyto požadavky je možné vyjádřit pomocí ukazatelů přepravy. Galušková (2013) ve své práci uvádí, že provozně ekonomický systém v dopravním podniku je možné charakterizovat přepravními výkony vyjadřujícími požadavky zákazníka a jejich následnou kvantifikací.

Základním úkolem je uspokojovat potřeby okolí. Jelikož podniky působí v tržním prostředí, musí se rovněž vypořádat s konkurencí. Podle autorů Eisler, Kunst a Orava (2011) je v podmínkách České republiky zásadním problémem dopravního systému proporce mezi silniční a železniční dopravou. Na základě tržních průzkumů se podnik orientuje na takovou produkci, která mu umožní vytvářet zisk. Základním motivem podnikání je tedy snaha o dosažení zisku. Dosáhnout tíženého zisku je možné několika způsoby. Krátkodobě vysoký přírůstek zisku může být výsledkem vědomého nezajišťování údržby techniky, nebo nedodržováním právních norem na ochranu životního prostředí. Z dlouhodobého hlediska je, ale takové chování pro podnik kontraproduktivní. I při dodržování pravidel a opačném chování není zaručen zisk. Hospodářský výsledek je ovlivněn chováním podniku. Tedy zda podnik preferuje dosažení zisku pouze uspokojením poptávky, anebo kromě poptávky vnímá i ostatní požadavky okolí. Dosahování zisku by nemělo zastínit společenskou odpovědnost podniku – CSR.

2.3.1 Sdružení dopravních podniků ČR

Sdružení dopravních podniků ČR (SDP ČR) je zájmové sdružení právnických osob registrované ve spolkovém rejstříku vedeného Městským soudem v Praze. Sdružení vzniklo v roce 1991 a v současnosti zde působí 19 dopravních podniků. Mimo samotné dopravní podniky tvoří členy SDP ČR i společnosti a organizace, které spolupracují s dopravními podniky, např. vyrábějí výrobky či poskytují služby potřebné k fungování MHD. Ke konci roku 2016 SDP ČR čítalo 116 takovýchto členů. Sdružení těmto členům poskytuje možnost vzájemného setkávání a výměnu informací na úrovni správní rady a odborných skupin.

V každém městě je městská hromadná doprava (MHD) organizována i financována samostatně, najdou se i společné zájmy a problémy jednotlivých dopravců. Jedná se například o provoz podobných vozidel, řešení podobných organizačních problémů, řídicí a odbavovací systémy a řadu dalších věcí. Všechny dopravní podniky se rovněž řídí stejnou legislativou. Právě sdružení dopravních podniků slouží ke konzultaci a hledání společných řešení problémů, které mohou pomoci. (Sdružení dopravních podniků ČR, online)

Jak již bylo řečeno, aktuální počet dopravních podniků působících ve Sdružení dopravních podniků čítá 19 aktivních členů. Tyto dopravní podniky poskytující městskou hromadnou dopravu na území měst České republiky, jsou uvedeny v Tabulce č. 2.1.⁴ Dopravní podniky jsou v celé práci řazeny podle počtu obyvatel, potenciálních cestujících v daném městě.⁵ Nejpočetnějším městem z pohledu obyvatel je hlavní město Praha, naopak nejméně obyvatel žije v Mariánských Lázních. Podobně jako Mariánské Lázně na tom je město Otrokovice, jelikož ale v tomto městě k zabezpečení městské hromadné dopravy spolupracují se Zlínem a vytváří tak společný dopravní podnik, řadí se Otrokovice v Tabulce č. 2.1 k devadesáti tisícovým městům.

V České republice jsou podniky zakládány jako **akciové společnosti** (a.s.), nebo **společnost s ručením omezeným** (s.r.o.). Akcionáři u většiny dopravních podniků jsou příslušná města, která si danou službu objednávají. Troškou odlišným dopravním podnikem je společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. respektive ARRIVA CITY s.r.o. Na rozdíl od zbývajících dopravních podniků, ve kterých jsou akcionáři příslušná města, ARRIVA TEPLICE je ve vlastnictví holdingu ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. Tento holding je členem německého koncernu Deutsche Bahn. Městská hromadná doprava byla společností ARRIVA TEPLICE s.r.o. zajišťována na Teplicku od roku 2002, ke změně struktury došlo k 1. 6. 2017, kdy nově vznikla společnost ARRIVA CITY s.r.o. spojením ARRIVA TEPLICE s.r.o. a ARRIVA PRAHA s.r.o. Holding si od tohoto spojení slibuje snížení režijních nákladů a zjednodušení procesů uvnitř firmy. Pro obsluhu města se nic spojením, předtím dvou samostatných subjektů, nemění. V obchodním rejstříku je možné informace najít pod společností ARRIVA CITY s.r.o. Tato poskytnutá data budou využita ke zpracování finanční analýzy společnosti.

Rok založení dopravních společností, které jsou známy v dnešní podobě, není shodný s historií městské hromadné dopravy v daném městě. V Tabulce č. 2.1 jsou rovněž u dopravních podniků uvedeny i příslušné kraje, ve kterých se dané město nachází. Nejpočetněji jsou zastoupeny podniky z Ústeckého kraje, které ve Sdružení dopravních podniků mají pět členů, z Moravskoslezského a Karlovarského kraje pak působí po dvou dopravních podnicích. Ostatní členské dopravní podniky jsou každý z jiného kraje.

⁴ Jedná se pouze o dopravní podniky působící ve Sdružení dopravních podniků ČR, nikoliv o všechny poskytovatele MHD na území ČR. Výčet všech měst, kde je v současnosti provozována MHD, je uveden v Příloze č. 5.

⁵ Počet obyvatel je znázorněn, jako průměr za období 2010 – 2016. Jedná se o orientační číslo, protože nelze přesně určit počet obyvatel obhospodařovaného území MHD. U dopravních podniků poskytujících MHD ve dvou městech, je počet obyvatel za tyto města sečten.

Tab. č. 2.1 Seznam dopravních podniků se členstvím ve Sdružení dopravních podniků ČR

Pořadí	Dopravní podnik	Kraj	rozloha (km ²)	počet obyvatel
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	Hl. město Praha	496	1 253 245
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	Jihomoravský	230	378 159
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	Moravskoslezský	214	296 165
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	Plzeňský	138	168 556
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	Liberecký	137	147 933
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	Olomoucký	103	99 765
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	Ústecký	94	93 717
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	Zlínský	122	93 671
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	Jihočeský	56	93 464
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	Královéhradecký	105	93 123
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	Ústecký	127	92 236
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	Pardubický	78	89 637
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	Ústecký	46	69 195
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	Moravskoslezský	91	57 969
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	Vysočina	78	50 596
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	Ústecký	24	50 134
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	Ústecký	118	50 059
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	Karlovarský	59	49 952
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	Karlovarský	52	13 331

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Řádní členové* [online]. [cit. 2018-03-14]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/clenove/radni-clenove/>. Vlastní zpracování. ⁶

Historie městské hromadné dopravy se datuje již od 19. století. Příloha č. 7 obsahuje tabulku s jednotlivými roky, ve kterých byly zaznamenány první pokusy o provoz městské hromadné dopravy. Na fungování dopravy se podepsaly zásadní historické události, jakými byly světové války a také rozdělení území. První zmínka o městské hromadné dopravě je z Brna z roku 1869, kde byla zprovozněna první koněspřežná dráha na našem území. Nejpozději se MHD obyvatelé dočkali v chomutovské aglomeraci Jirkov, kde tramvajové spoje byly zavedeny v roce 1980. Ve většině měst byla MHD na začátku prvně provozována pomocí tramvají, některé dopravní podniky tento prostředek využívají dodnes (jako například Brno, nebo Ostrava), jiné naopak od tohoto prostředku upustili (např. Mariánské Lázně, nebo také Ústí nad Labem).

Současnou právní subjektivitu dostaly dopravní podniky v 90. letech 20. století. Nejstarším dopravním podnikem je Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s. (1991) naopak nejpozději byla ve své dnešní podobě založena společnost Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. (2006), i když MHD je v Mariánských Lázních od roku 1902 (viz Příloha č. 7). Za zmínku rovněž

⁶ Rozloha uvedena v tabulce je orientačním číslem, které je využito k analýze v kapitole č. 3. U dopravců, kteří obhospodařují území dvou měst, jsou jednotlivé katastrální výměry sečteny.

stojí, že většina těchto dopravních podniků poskytuje MHD na území statutárních měst ČR. Kromě Prahy, jakožto hlavního města České republiky a nejmenšího poskytovatele MHD – Městské dopravy Mariánské Lázně s.r.o., jsou všechny výše uvedené dopravní podniky poskytovateli městské hromadné dopravy alespoň v jednom statutárním městě.⁷

2.4 Hodnotící ukazatele dopravních podniků

Přestože není pojem městská hromadná doprava ani její zabezpečení jednoznačně, v žádné v současnosti platné legislativě definován, existují společné znaky, které je možné u příslušných dopravních podniků vyzorovat a následně hodnotit. Společnými znaky mohou být např. zaměstnanci, provoz podobných vozidel, přeprava osob, anebo také společné ekonomické ukazatele a s tím spojená finanční situace daného dopravního podniku. Olivkova (2007) uvádí, že existuje množství kritérií, podle kterých lze hodnotit dopravu. Tato kritéria je možné rozdělit do tří skupin a to na **kritéria provozní, výkonové a ekonomické**. Aby bylo možné kritéria dopravy zhodnotit, poslouží k tomu údaje z účetních výkazů tj. rozvahy, výkazu zisku a ztrát a také výroční zprávy. Horák (2010) uvádí, že ekonomické ukazatele se nejčastěji dělí na extenzivní, intenzivní a poměrné. Za extenzivní jsou považovány ukazatele množství, které lze vyčíst přímo z výkazu. Tyto ukazatele lze dále rozdělit na stavové, tokové a rozdílové. Intenzivní neboli relativní ukazatele lze získat z extenzivních ukazatelů a to jejich poměřením do zlomku. Tento ukazatel má vyšší vypovídající hodnotu oproti extenzivnímu ukazateli. Podobné intenzivním ukazatelům jsou poměrné, které lze získat několika způsoby. Podle Horáka (2010) jsou možné tři varianty výpočtu. Poměrem určité části k celku, které jsou označovány jako poměrné ukazatele struktury. Dále se jedná o poměření skutečnosti se záměrem jakožto poměrné ukazatele skutečnosti, a také srovnání určitého jevu v různých časových obdobích a to jako poměrné ukazatele vývoje. Toto rozdělení ekonomických ukazatelů lze přizpůsobit také na provozní a výkonová kritéria a na základě nich nadále s těmito ukazateli pracovat při hodnocení fungování dopravních podniků. Pro zhodnocení ekonomické respektive finanční situace podniku bude využita metoda finanční analýzy, která rovněž pracuje s extenzivními a intenzivními ukazateli.

⁷ Podle § 4 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích jsou statutárními městy Kladno, České Budějovice, Plzeň, Karlovy Vary, Ústí nad Labem, Liberec, Jablonec nad Nisou, Hradec Králové, Pardubice, Jihlava, Brno, Zlín, Olomouc, Přerov, Chomutov, Děčín, Frýdek-Místek, Ostrava, Opava, Havířov, Most, Teplice, Karviná, Mladá Boleslav a Prostějov. Z toho vyplývá, že Jablonec nad Nisou, Otrokovice, Jirkov a Litvínov statutárními městy nejsou, nýbrž při poskytování MHD s takovým městem spolupracují.

2.4.1 Finanční analýza

Jednou z charakteristik dnešní doby je neustále se měnící podnikatelské prostředí. Aby podnik v těchto podmínkách obstál, musí se věnovat systému svého řízení. V posledních letech je za nejpodstatnější považováno finanční řízení. Základním cílem finančního řízení je dosažení a následné udržení uspokojivé situace podniku (Jiříček a Morávková, 2008). Obecně se ekonomická kritéria týkají finanční situace související s provozem dopravy, příkladem může být rentabilita, likvidita apod.

Nástrojem finančního řízení je **finanční analýza**, pomocí které lze odhalit finanční situaci a kondici podniku. Úkolem finanční analýzy tedy je, za použití finančních účetních výkazů, posoudit zdraví podniku a také najít silné a slabé stránky, které jsou potřebné pro budoucí řízení. Analýzu lze rozdělit na externí a interní. Při interní finanční analýze jsou kromě veřejně dostupných dat použity i informace, které nejsou firmy povinny uveřejňovat, jedná se tedy např. o jejich plány, statistiky, kalkulace apod. Oproti tomu externí finanční analýza je založena na veřejně dostupných datech, zejména na informacích z účetních výkazů.

Finanční účetnictví respektive jeho výstup tedy výkazy jsou hlavním zdrojem, jak pro externí uživatele, tak interní, tedy ty uvnitř podniku. Struktura účetních výkazů je upravena zákonem č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, naopak interní zdroje dat nejsou upraveny v legislativě, záleží tak čistě na uživateli, která data uzná za potřebné. Povinnost uveřejňovat účetní informace mají subjekty, na základě zákona č. 304/2013 Sb., o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob a také podle zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů.⁸

Do sbírky listin jsou ukládány výkazy v plném rozsahu, v jakém byly sestaveny.⁹ Při povinnosti ověřovat účetní závěrky auditorem, jsou výkazy uveřejňovány s ověřením a zprávou auditora. Pokud ze zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů vyplývá povinnost mít účetní závěrku ověřenou auditorem, tak tento zákon dále nařizuje povinnost vyhotovit výroční zprávu. O výroční zprávě § 21 odstavec 2 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů říká „*Výroční zpráva musí kromě*

⁸ Rejstříkový zákon určuje seznam veřejných rejstříků, do kterých jsou subjekty povinny se zapsat. V seznamu jsou tyto veřejné rejstříky: spolkový rejstřík, nadační rejstřík, rejstřík ústavů, rejstřík společenství vlastníků jednotek, obchodní rejstřík a rejstřík obecně prospěšných společností.

⁹ Dokumenty ukládané do sbírky listin: výroční zpráva, řádná, mimořádná a konsolidovaná účetní závěrka, není-li součástí výroční zprávy, návrh na rozdělení zisku nebo vypořádání ztráty, není-li součástí účetní závěrky, přehled o majetku a závazcích, zpráva auditora (je-li účetní jednotka povinna ověřovat účetní závěrku auditorem).

informací nezbytných pro naplnění účelu výroční zprávy dále obsahovat nejméně finanční a nefinanční informace

- a) o skutečnostech, které nastaly až po rozvahovém dni a jsou významné pro naplnění účelu výroční zprávy podle odstavce 1,*
- b) o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky,*
- c) o aktivitách v oblasti výzkumu a vývoje,*
- d) o nabytí vlastních akcií nebo vlastních podílů,*
- e) o aktivitách v oblasti ochrany životního prostředí a pracovněprávních vztazích,*
- f) o tom, zda účetní jednotka má pobočku nebo jinou část obchodního závodu v zahraničí,*
- g) požadované podle zvláštních právních předpisů.“*

Účelem výroční zprávy je uceleně, vyváženě a komplexně informovat o činnosti a hospodářském postavení podniku. V současnosti jsou platná tři kritéria pro povinnost ověřit účetní závěrku auditorem. Těmito kritérii jsou hodnota aktiv, obrát a počet zaměstnanců. Pro akciové společnosti platí povinnost v případě splnění alespoň jednoho tohoto kritéria, společnosti s ručením omezeným musí splnit minimálně dvě tato kritéria.¹⁰

Účetní jednotky podle zákona o účetnictví jsou povinny sestavovat účetní závěrku, která tvoří ucelený soubor a skládá se z rozvahy, výkazu zisku a ztrát a přílohy, která doplňuje informace z rozvahy a výkazu zisku a ztrát. U obchodních společností tento zákon ukládá do účetní závěrky zahrnout také výkaz o peněžních tocích.

a) Rozvaha

Rozvaha neboli bilance je utříděným přehledem aktiv a pasiv k určitému dni. Představuje nezbytné informace pro finanční řízení podniku. Výkaz umožňuje hodnotit majetkovou (aktiva) a kapitálovou (pasiva) strukturu podniku. Musí platit bilanční pravidlo tj. aktiva = pasiva. Rozvaha je sestavována vždy k určitému dni – rozvahový den. Pro finanční analýzu je nejdůležitější roční rozvaha, tudíž sestavena k 31. 12. daného roku. Lze se setkat i s výkazem sestaveným čtvrtletně popřípadě měsíčně. Za slabou stránku rozvahy je možné považovat její statický charakter, jelikož je sestavována k určitému dni. Aktiva na levé straně jsou řazena

¹⁰ Prvním kritériem pro povinnost auditu je hodnota aktiv, která je stanovena na hranici 40 mil. Kč, z rozvahy bereme údaj ve sloupci brutto v prvotním ocenění aktiv. Druhým kritériem je obrát, rozumí se jím čistý obrát, s hranicí 80 mil. Kč. Posledním kritériem je průměrný přepočtený stav zaměstnanců, zde je hranice 50 zaměstnanců.

podle jejich likvidity, od nejméně likvidní – stálá aktiva (dlouhodobý majetek) po tu nejlíkvídnější položku – krátkodobý finanční majetek. Pasiva na pravé straně jsou rozdělena na vlastní a cizí zdroje. Rozvaha je sestavována za běžné a minulé období, kdy v případě běžného období jsou data uváděna ve třech stavech – brutto, korekce a netto. Údaje ve sloupci brutto uvádějí hodnotu majetku podle zákona o účetnictví. Stav netto je očištěn o korekci. Ve sloupci korekce jsou zaznamenány oprávky a opravné položky se znaménkem mínus, dochází tedy ke snížení hodnoty majetku.

b) Výkaz zisku a ztrát

Výkaz zisku a ztrát neboli výsledovka, je dalším podstatným zdrojem dat pro finanční analýzu a důležitým podkladem k hodnocení ziskovosti podniku. Výsledovka je přehledem výnosů, nákladů a výsledku hospodaření za určité období. Porovnáním dosažených výnosů a nákladů lze dostat výsledek hospodaření, který může být kladný znamenající zisk (výnosy > náklady), nebo záporný (náklady > výnosy), v tom případě se jedná o ztrátu. Podle druhů jednotlivých činností se výsledek hospodaření dělí na provozní, finanční a mimořádný. Výkaz zisku a ztrát obsahuje data za běžné a minulé období, umožňuje tím srovnání výnosů a nákladů za dvě účetní období. Vykazovaná data jsou tokovými veličinami, tedy za určité období. K větší vypovídající hodnotě je vhodné spolu s výkazem zisku a ztrát prostudovat přílohu účetní závěrky, která poskytuje doplňující informace.

c) Výkaz cash-flow

Výkaz cash-flow zobrazuje toky peněžních prostředků, které podniky potřebují k zajištění své hospodářské činnosti. Výkaz peněžních toků bývá součástí přílohy účetních závěrek. Z cash-flow lze vyčíst odkud finanční prostředky pocházejí, proporce na co jsou použity (investice, provoz, splátky), a také ukazuje trend, jakým se finanční situace podniku bude vyvíjet. Pro sestavování toho výkazu se vychází z informací z rozvahy a z výkazu zisků a ztrát. Podle obsahu je možné peněžní toky rozdělit na cash flow z financování, provozní a investiční cash flow.

Externí finanční analýza

Zdroje informací potřebné pro externí finanční analýzu jsou upraveny legislativou, oproti tomu problematika finanční analýzy sjednocena zatím není. Jiříček a Morávková (2008) tvrdí, že v praxi se vyskytují stejné pojmy s různým obsahem, nebo naopak různé pojmy se stejnou problematikou.

Metody finanční analýzy je možné rozdělit na vyšší a elementární metody. Vyšší modely se dále člení na bonitní a bankrotní modely. Pro vyšší modely finanční analýzy je nicméně zapotřebí kromě znalosti obecné a matematické statistiky i kvalitní podpůrný software. Nelze tedy říci, že by tento model byl běžně využíván na úrovni podniků.

Elementární metody pracují s intenzivními a extenzivními ukazateli. Extenzivní ukazatele představují kvantitu, oproti tomu intenzivní charakterizují míru. Tyto metody jsou založeny na základních aritmetických operacích, díky tomu jsou v praxi nejvíce využívanými metodami. Elementární metody lze dále rozdělit na:

- **analýza absolutních (stavových) ukazatelů**
 - analýza trendů (horizontální analýza),
 - procentní rozbor (vertikální analýza).
- **analýza rozdílových ukazatelů**
 - analýza fondů finančních prostředků,
- **analýza poměrových ukazatelů**
 - analýza ukazatelů likvidity,
 - analýza ukazatelů rentability,
 - analýza ukazatelů aktivity a efektivity,
 - analýza ukazatelů finanční stability,
 - analýza ukazatelů kapitálového trhu,
 - analýza na bázi cash flow.
- **analýzu soustav ukazatelů**
 - Du Pont rozklad,
 - Pyramidové rozklady.

Pro správné hodnocení finanční situace podniku je vhodné kombinovat metody, aby nedošlo k chybné interpretaci výsledků. V práci se dále bude pracovat s analýzou poměrových ukazatelů, konkrétně ukazatele rentability, likvidity, finanční stability a aktivity. Právě poměrové ukazatele jsou považovány za nejběžněji používanou metodu finanční analýzy. Pomocí poměru dvou položek účetních výkazů lze interpretovat výsledek. K hodnocení analýzy poměrových ukazatelů jsou většinou doporučena rozpětí, ve kterých by se měl výsledný poměr pohybovat. Tyto ukazatele umožňují získat rychlý a poměrně přesný přehled o finanční situaci podniku (Jiříček a Morávková, 2008).

- **Ukazatele likvidity**

Ukazatele likvidity jsou především nejpoužívanější pro zjištění, jestli je subjekt schopen splácet své závazky, či nikoliv. S platební schopností souvisí pojmy solventnost, likvidita a likvidnost. Solventnost je možné charakterizovat jako schopnost získat prostředky na úhradu závazků, likvidita je podmínkou solventnosti, tedy být okamžitě schopen splatit krátkodobé závazky. Likvidnost je schopnost majetku přeměnit se na peníze. V praxi se rozlišují tři stupně likvidnosti majetku.¹¹ Od těchto tří stupňů likvidnosti jsou následně odvozeny i tři základní ukazatele likvidity – celková, pohotová a okamžitá likvidita. Pro svou malou likviditu, se při zajišťování platební schopnosti, nepoužívají stálá aktiva.

- **Ukazatele rentability**

Další hodnocení podnikatelské činnosti je možné pomocí rentability tj. poměření celkového zisku se zdroji, které byly použity za účelem dosažení zisku. Ukazatel rentability patří mezi nejsledovanější poměrové ukazatele, jelikož informuje o využití vloženého kapitálu. Tento ukazatel bývá také často nazýván jako ukazatel výnosnosti. Rentabilitu lze charakterizovat jako měřítko schopnosti podniku dosahovat zisku z investovaného kapitálu a přitom vytvářet nové zdroje (Jiříček a Morávková, 2008).

Před samotnou interpretací jednotlivých ukazatelů rentability je vhodné charakterizovat kategorie zisků. Existuje jich totiž několik. Pro výpočet nejpoužívanějších ukazatelů rentability je potřeba rozlišit tyto zisky – EAT, EBT a EBIT.¹² EBIT (Earnings before Interest and Taxes) v českém výkazu zisku a ztrát je provozním výsledkem hospodaření. EBT je zkratka pro výsledek hospodaření před zdaněním (Earnings before Taxes) a poslední je EAT, neboli výsledek hospodaření za účetní období (Earnings after Taxes).

K hodnocení rentability a zároveň v praxi nejpoužívanější poměrové ukazatele rentability jsou rentabilita aktiv (ROA), rentabilita dlouhodobých zdrojů (ROCE), rentabilita vlastního kapitálu (ROE) a rentabilita tržeb (ROS).

¹¹ 1. stupeň – peníze v hotovosti a na běžném účtu, krátkodobé cenné papíry; 2. Stupeň – pohledávky; 3. Stupeň – zásoby.

¹² Kromě výše zmíněných ještě existuje EBITDA, neboli zkratka pro zisk před odečtením úroků, daní, odpisů a amortizace. Tato kategorie zisku se v českém účetnictví respektive ve výkazu zisků a ztrát nevyskytuje, nicméně je možné tento zisk pomocí dat z VZZ dopočítat. V praxi nejpoužívanější ukazatele rentability s tímto ziskem nepracují.

- **Ukazatele aktivity**

Ukazatele aktivity slouží k měření schopnosti hospodaření s vloženými prostředky. Jiříček a Morávková (2008, s. 56) k těmto ukazatelům uvádí „*Informuji o tom, jak efektivně podnik hospodaří se svými aktivy, s jakou intenzitou využívá kapitál, který má k dispozici.*“ V případě, že má podnik více aktiv a je nad jeho možnosti efektivně je využít, zvyšují se mu tak náklady související se skladováním. Naopak pokud má podnik nedostatek aktiv, přichází tak o možnost vyšších tržeb. V tomto případě je při hodnocení potřeba počítat s faktem, že tržby jsou tokovou veličinou výkazu zisku a ztrát, oproti tomu aktiva jsou stavovou položkou rozvahy. V praxi se obvykle vyskytují dva druhy ukazatelů a to doba obratu a obratovost (rychlost obratu). Obratovost říká, kolikrát dojde k obratu určitých aktiv. Výslednou hodnotou je absolutní číslo, které uvádí počet obrátek za rok. Dobou obratu je možné zjistit, jak dlouho je majetek v určité formě vázán, tj. za jak dlouhou dobu dojde k přeměně na peněžní formu. Výsledná hodnota se uvádí v jednotkách času, nejčastěji ve dnech. V práci budou z těchto ukazatelů použity: obrátka celkových aktiv, obrat stálých aktiv, doba obratu aktiv, doba obratu pohledávek a doba obratu závazků.

- **Ukazatele finanční stability**

Ukazatele finanční stability nebo také ukazatele zadluženosti, vyjadřují poměr mezi cizími a vlastními zdroji, tedy hodnotí finanční strukturu podniku z dlouhodobého hlediska (Jiříček a Morávková, 2008). Jelikož je v dnešní době z ekonomického hlediska nevýhodné financovat veškeré aktivity z vlastních zdrojů, znamenalo by to snížení celkové výnosnosti vloženého kapitálu, jsou ke krytí aktiv používány právě i cizí zdroje. Zadluženost bývá sice vnímána jako negativní jev, nicméně cizí kapitál je oproti vlastnímu levnější a vytváří nižší náklady. Přestože zadluženost s sebou nese finanční riziko akcionářů z důvodu placení úroků, je ale zároveň cestou ke zvýšení schopnosti rentability podniku (Kasalová, 2015). Poměr cizích a vlastních zdrojů souvisí s náklady, které jsou potřebné vynaložit k získání určitého druhu kapitálu. Náklady kapitálu představují cenu, tj. u cizího kapitálu o úrok, u vlastního se jedná o základní cenu kapitálu. Pro akciové společnosti jsou základní cenou dividendy, u společnosti s ručeným omezeným podíl na zisku. Jiříček a Morávková (2008, s. 62) uvádí „*Obecně platí, že cena cizího kapitálu je závislá na době jeho splatnosti a na stupni investorského rizika (finanční trojúhelník). Čím delší je doba, na kterou je cizí kapitál poskytnut, tím vyšší je jeho cena. Proto jsou krátkodobé cizí zdroje lacinější než stejné zdroje dlouhodobého charakteru. Dále pak platí, že čím je poskytnutí cizího kapitálu rizikovější, tím*

menší má investor jistotu, že svůj kapitál dostane zpět i s příslušnými úroky a tím vyšší cenu za svůj kapitál požaduje.“ Cena vlastního kapitálu se odvíjí od právní formy příslušné společnosti, nejdražší vlastní kapitál je u akciových společností.¹³ Hodnotícími ukazateli této skupiny ukazatelů budou v práci podíl vlastního kapitálu na aktivech, stupeň krytí stálých aktiv, podíl oběžných a stálých aktiv, podíl zásob, majetkový koeficient neboli finanční páka, celková zadluženost a od toho se odvíjející dlouhodobá a běžná zadluženost, a také zadluženost vlastního kapitálu.

¹³ Akcionáři nemají možnost při rušení společnosti požadovat vložený kapitál zpět, mají právo pouze na podíl z likvidačního zůstatku.

3 ANALÝZA FUNGOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH MĚSTECH

Předmětem analýzy v této práci je fungování dopravních podniků poskytujících městskou hromadnou dopravu převážně ve statutárních městech České republiky. Aby bylo možné porovnat tyto právně samostatné subjekty, jsou zvolena společná kritéria, na základě kterých bude možné v této kapitole analyzovat fungování jednotlivých dopravních podniků. Provozovatelé městské hromadné dopravy by měli pravidelně sledovat vývoj přepravních požadavků a dopravních výkonů. Na základě takto zjištěných informací ohledně skutečného vývoje by měli být schopni předvídat budoucí vývoj a dát do souladu přepravní kapacitu s přepravní poptávkou na jednotlivých linkách. Městskou hromadnou dopravu lze analyzovat na základě provozních, výkonových a finančních ukazatelů.

3.1. Provozní kritéria

Požadavkem objednatele MHD je zabezpečení přepravy na území města. Jednotlivé dopravní podniky je možné charakterizovat z několika hledisek, která lze rozdělit na provozní a výkonová kritéria. Za provozní lze považovat takové charakteristiky, které souvisí s fungováním dopravních podniků po technické stránce, tj. počet linek, počet dopravních prostředků, délka linek a počet zaměstnanců. Následně pomocí těchto charakteristik lze hodnotit jednotlivé dopravní podniky.

3.1.1 Zajištění obslužnosti území

V České republice jsou k zajištění MHD používány různé dopravní prostředky. Těmi nejčastěji provozovanými dopravními prostředky jsou tramvaje, trolejbusy a autobusy. Kromě těchto zmíněných prostředků je v pražské MHD provozováno metro. Méně typickými prostředky v systému MHD jsou lodě a lanové dráhy (viz podkapitola 2.2 Dopravní systém). S dopravními prostředky souvisí linky, které slouží k zajištění dopravní obslužnosti území. Bez linky by nebylo potřeba prostředků a naopak bez prostředků by nemohla fungovat linka. V Tabulkách č. 3.1. a 3.2 jsou uvedeny počty prostředků a počty linek u jednotlivých dopravců. Všechny dopravní podniky, které jsou předmětem této práce, mají společný znak provoz autobusových linek, respektive autobusů, jakožto dopravního prostředku. Počet dopravních prostředků používaných dopravci se odvíjí jednak od rozlohy města respektive na rozsáhlosti obsluhovaného území, ale také na počtu linek, které jsou vypravovány. Z tohoto důvodu největší počet, jak prostředků, tak linek má Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. Jako

jediný vykazuje počet dopravních prostředků v tisících, v počtu linek je v řádu stovek. Naopak nejmenším v tomto porovnání vychází Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.

Tab. č. 3.1 Počet používaných dopravních prostředků u jednotlivých dopravních podniků (ks)

Pořadí	Dopravní podnik	prostředky (ks)	tramvaje	trolejbusy	autobusy	metro
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	2 735	826	-	1179	730
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	773	322	149	302	-
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	616	261	67	288	-
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	335	114	90	131	-
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	200	67	-	133	-
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	145	68	-	77	-
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	158	-	79	79	-
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	94	-	57	37	-
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	140	-	57	83	-
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	125	-	31	94	-
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	125	49	-	76	-
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	134	-	57	77	-
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	48	-	16	32	-
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	67	-	33	34	-
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	60	-	29	31	-
16.	ARRIVA TEPLICE a.s.	94	-	29	65	-
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	57	-	-	57	-
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	91	-	-	91	-
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	13	-	8	5	-

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocnizpravy/> Vlastní zpracování.

Městská hromadná doprava ve městech Děčín a Karlovy Vary je zajišťována pouze pomocí autobusových linek, v ostatních městech se na obsluhu města dopravci podílí spolu s autobusy buď také trolejbusy, nebo tramvaji. I přes různorodost dopravních prostředků, největší počet linek, které zajišťují MHD v těchto městech, je pomocí autobusů. Na pomyslném druhém místě, jak z pohledu počtu dopravců, tak v rámci počtu linek ve městě, je trolejbusová doprava. V rámci dopravců je ve 13 městech poskytována doprava trolejbusy. Jediný dopravní podnik v Ostravě zajišťuje obsluhu města stejným počtem tramvajových a trolejbusových linek, tj. 17 linkami. Tramvajové linky provozuje celkem 7 dopravců, nejvíce linek je v provozu v hlavním městě, nejméně tramvajových linek je pak v Plzni.

Tab. č. 3.2 Počet linek u jednotlivých dopravních podniků

Pořadí	Dopravní podnik	počet linek	tramvaje	trolejbusy	autobusy	metro
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	178	33	-	142	3
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	83	11	13	59	-
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	87	17	17	53	-
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	49	3	10	36	-
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	74	4	-	70	-
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	30	7	-	23	-
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	32	-	13	19	-
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	27	-	13	14	-
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	22	-	8	14	-
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	26	-	5	21	-
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	29	5	-	24	-
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	31	-	10	21	-
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	21	-	6	15	-
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	26	-	11	15	-
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	17	-	6	11	-
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	32	-	10	22	-
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	14	-	-	14	-
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	22	-	-	22	-
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	8	-	4	4	-

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Pomocí těchto dvou charakteristik, tedy počtu linek a počtu dopravních prostředků lze vyjádřit, kolik dopravních prostředků připadá na jednu linku.

Tento ukazatel lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$x = \frac{\text{dopravní prostředek (ks)}}{\text{dopravní linka (ks)}} \quad (3.1)$$

Tab. č. 3.3 Průměrný počet dopravních prostředků na 1 linku (ks)

Pořadí	Dopravní podnik	autobusy	trolejbusy	tramvaje	metro
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	8	-	25	243
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	5	11	29	-
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	5	4	15	-
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	4	9	38	-
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	2	-	17	-
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	3	-	10	-
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	4	6	-	-
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	3	4	-	-
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	6	7	-	-
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	4	6	-	-
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	3	-	10	-
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	4	6	-	-
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	2	3	-	-
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	2	3	-	-
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	3	5	-	-
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	3	3	-	-
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	4	-	-	-
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	4	-	-	-
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	1	2	-	-

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocnizpravy/> Vlastní zpracování.

Z tohoto ukazatele lze vyčíst, že nejskromnějším dopravním podnikem je Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o., kde na každou autobusovou linku připadá jeden autobus. Obdobně je na tom i s trolejbusy, kde připadají dva trolejbusy na jednu linku. Největší počet trolejbusů na linku má k dispozici Dopravní podnik města Brna a.s. V rámci autobusů je na tom nejlépe Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. Největším počtem tramvají disponují Plzeňské městské dopravní podniky a.s., shodně s 10 kusy na jednu linku hospodaří dopravní podnik v Olomouci a Mostu a Litvínově. Na jednu linku pražského metra připadá 243 vagonů metra (viz Tab. č. 3.3).

Každá linka v systému městské hromadné dopravy má i svou délku. V Tabulce č. 3.4 je uvedena délka linek, jak za jednotlivé dopravní prostředky, tak za celkový systém MHD, který dopravní podniky poskytují v daném městě. Za provozní délku linek je považována vzdálenost měřená podle os dopravní cesty. Asi i logicky vyplývajícím faktem je, že největší část území je obsluhována autobusovými linkami. Není překvapením, že opět nejdelší linky, jak v rámci autobusové tak tramvajové dopravy jsou v hlavním městě Praze. Podobná situace je v Mariánských lázních, kde autobusové linky mají ze všech porovnávaných podniků

nejkratší délku linek. U trolejbusových linek pomyslnou poslední příčku neobsazují, toto „prvenství“ patří Hradci Králové, kde je délka trolejbusů nejkratší.

Tab. č. 3.4 Délka linek městské hromadné dopravy (km)

Pořadí	Dopravní podnik	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	547	-	1695	2242
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	124	99	801	1024
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	230	116	668	1014
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	24	87	472	583
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	37	-	626	663
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	39	-	273	312
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	-	134	290	424
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	-	110	141	251
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	-	67	159	226
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	-	36	287	323
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	73	-	220	293
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	-	158	414	572
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	-	64	126	190
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	-	63	140	203
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	-	45	115	160
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	-	58	439	497
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	-	-	146	146
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	-	-	331	331
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	-	41	43	84

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

S délkou linek souvisí počet linek a rozloha města. Je patrné, že při vyšším počtu linek bude i délka delší. Souvisí to i s rozlohou, jelikož čím je město větší, tím delší musí být linka, aby došlo k obslužení území.

Vztah délky linek a počtu linek lze vyjádřit následujícím vzorcem:

$$x = \frac{\text{délka linky}}{\text{počet linek}} \quad (3.2)$$

Tímto poměrem lze ukázat, kolik v průměru ujede jedna linka kilometrů. V následující Tab. č. 3.5 jsou uvedeny kilometry, které by dané linky ve městech měly v průměru ujet. Lze vyčíst, že nejdelší trasa na jednu autobusovou linku připadá na městskou hromadnou dopravu v Teplicích. Naopak nejkratší průměrnou vzdálenost, rovněž autobusových linek, vykazuje Chomutov spolu s Jirkovem. U tramvajové dopravy nejdelší vzdálenost v průměru musí ujet pražské tramvaje tj. 16,6 km, naopak nejkratší trasy mají v Olomouci. V průměru nejkratší

délka trolejbusové linky je v Hradci Králové, naopak nejdelší vykazuje Dopravní podnik města Pardubice a.s.

Tab. č. 3.5 Průměrný počet kilometrů ujetých 1 linkou (km)

Pořadí	Dopravní podnik	autobusy	trolejbusy	tramvaje	metro
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	11,9	-	16,6	21,7
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	13,6	7,6	11,3	-
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	12,6	6,8	13,5	-
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	13,1	8,7	8,0	-
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	8,9	-	9,3	-
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	11,9	-	5,6	-
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	15,3	10,3	-	-
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	10,1	8,5	-	-
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	11,4	8,4	-	-
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	13,7	7,2	-	-
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	9,2	-	14,6	-
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	19,7	15,8	-	-
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	8,4	10,7	-	-
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	9,3	5,7	-	-
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	10,5	7,5	-	-
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	20,0	5,8	-	-
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	10,4	-	-	-
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	15,0	-	-	-
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	10,8	10,3	-	-

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

V Praze, jak již bylo několikrát uvedeno, je v systému MHD rovněž metro. Na jednu linku metra připadá v průměru ujet 21,7 km¹⁴. U tohoto ukazatele se jedná pouze o odhad, kolik kilometrů by konkrétní dopravní prostředek mohl ujet, nikoliv o statistický údaj.

3.1.2 Hustota dopravní sítě

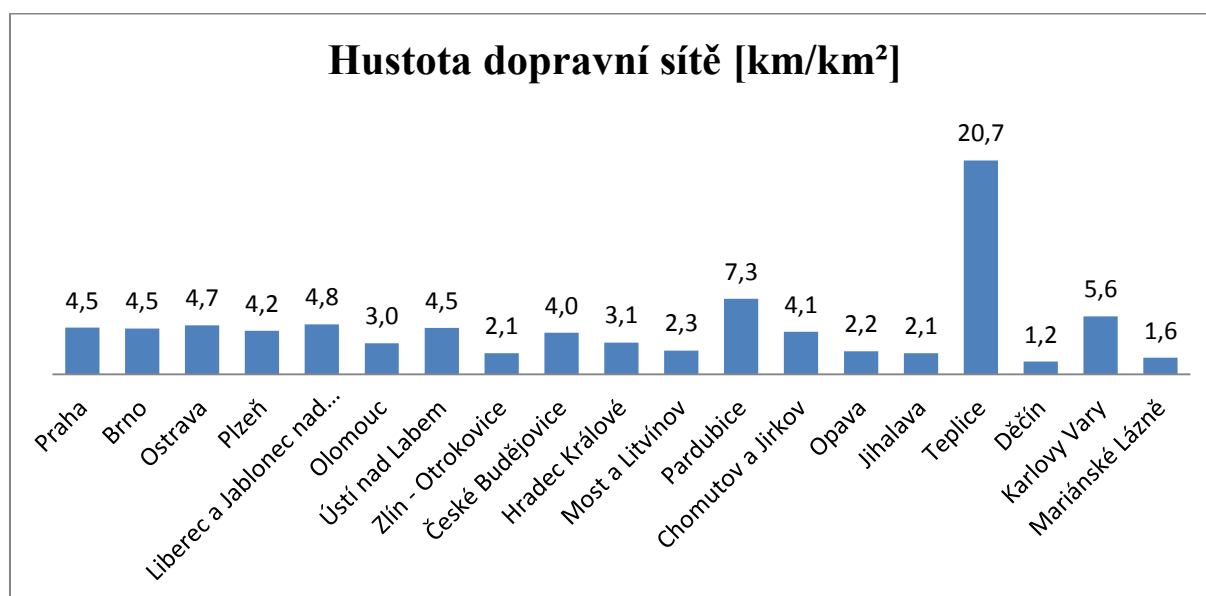
Městská hromadná doprava je v České republice poskytována v různých velkých městech, z tohoto důvodu i rozsáhlost zajištění obslužnosti je u jednotlivých dopravců rozdílná. Hustotu dopravní sítě (δ) lze vypočítat pomocí následujícího vzorce:

$$\delta = \frac{\text{provozní délka dopravní sítě}}{\text{plocha dopravní oblasti}} \quad \left[\frac{\text{km}}{\text{km}^2} \right] \quad (3.3)$$

¹⁴ Grafické znázornění ujetých kilometrů připadajících na jednu linku je pro svou obsáhlost uvedeno v Příloze č. 8.

Plochou dopravní oblasti je rozloha města v km², provozní délkou dopravní sítě je vzdálenost, po které je vedena daná linka. Tento ukazatel značí z jaké části je v daném městě zajištěna dopravní obslužnost MHD. Největší hustotu vykazuje město Teplice, ale u tohoto poskytovatele nemá údaj vysokou vypovídající hodnotu, jelikož rozloha území města je 24 km² a celková délky linky 497 km. Poměrem těchto dvou hodnot, bude výsledná hodnota vykazovat nejvyšší hustotu obslužnosti. Tato skutečnost nastala, protože dopravní podnik ARRIVA TEPLICE s.r.o. obsluhuje území i mimo katastr města Teplice. Ale z důvodu možnosti porovnatelnosti, je u všech zmíněných dopravních podniků použita katastrální výměra obce.

Obr. č. 3.6 Hustota dopravní sítě (km/km²)



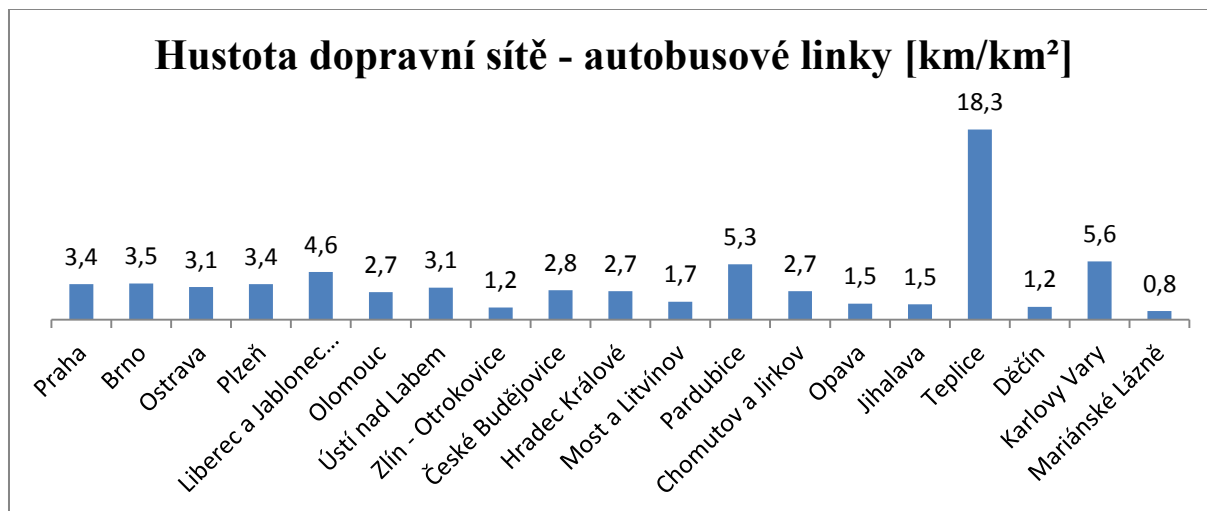
Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocnizpravy/> Vlastní zpracování.

Pokud bychom při porovnání hustoty dopravní sítě vynechali město Teplice, nejvyšší hustota dopravní sítě je pak v Pardubicích a také v Karlových Varech (viz Obr. č. 3.6). Největší čtyři města České republiky (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) ve vzájemném porovnání celkové hustoty dopravní sítě mají podobné hodnoty. Nejlépe z těchto měst vychází hustota MHD v Ostravě. Naopak, v porovnání s ostatními, nejnižší hustota obslužnosti městskou hromadnou dopravou je v Děčíně, kde jediným dopravním prostředkem jsou autobusy.

Celková hustota dopravní sítě se skládá z jednotlivých linek, což znamená linky autobusů, trolejbusů a tramvají. Při porovnání pouze hustoty autobusových linek opět vede město Teplice, kde se na celkové hustotě autobusové linky podílejí z 88 %. Pokud dopravce

poskytuje pouze autobusové linky a jelikož všechny dopravní podniky autobusovou přepravu realizují, největší podíl na hustotě dopravní sítě mají právě tyto linky (viz Obr. č. 3.7).

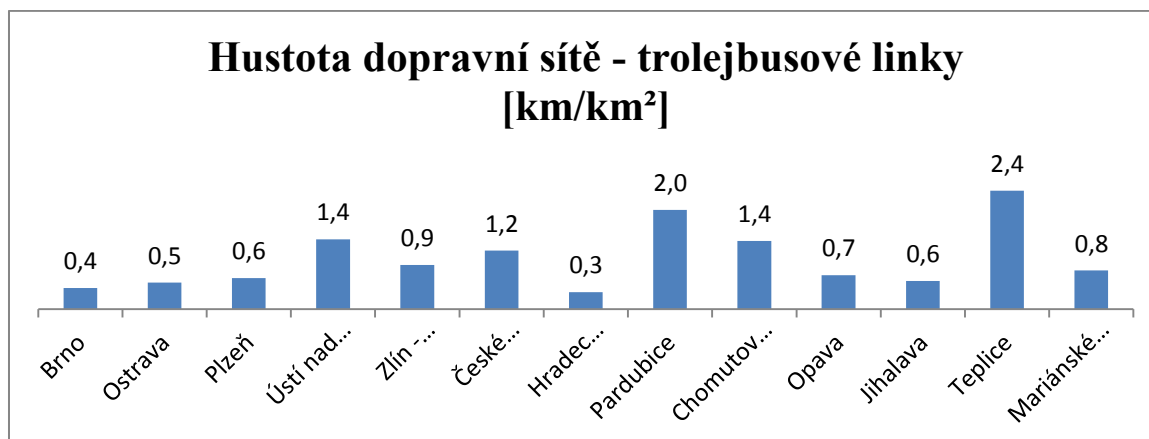
Obr. č. 3.7 Hustota dopravní sítě – autobusové linky (km/km²)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Po autobusových linkách jsou druhým nejčastějším prostředkem MHD trolejbusy respektive trolejbusové linky, které jsou provozovány ve 13 městech (viz Obr. č. 3.8). Nejvyšší hustota této sítě je v Teplicích a Pardubicích, kde za tuto skutečnost opět může jejich rozloha. V Mariánských Lázních se o hustotu dopravy rovnoměrně dělí autobusové a trolejbusové linky – 0,8 km/km. Nejnižší hustota trolejbusové dopravy je v Hradci Králové, kde podobně jako v Teplicích převládá autobusová hustota dopravy.

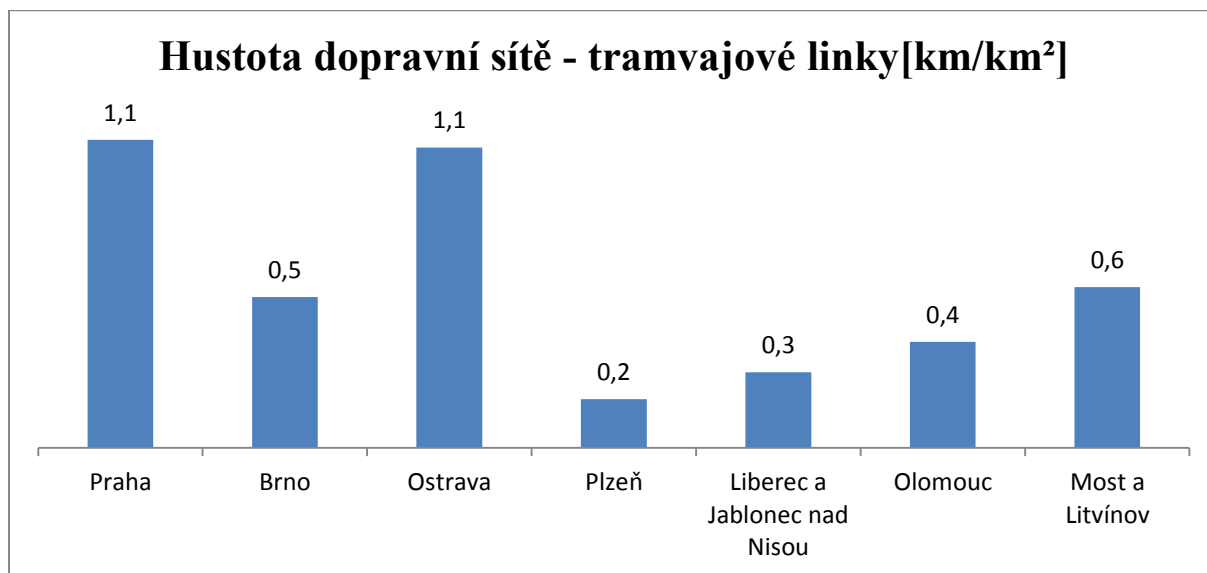
Obr. č. 3.8 Hustota dopravní sítě – trolejbusové linky (km/km²)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Pouze v sedmi městech je poskytována MHD tramvajovými linkami. V následujícím Obr. č. 3.9 jsou uvedena města s tramvajovou dopravou. Největší hustotu linek vykazuje hlavní město Praha a také Ostrava. Naopak nejnižší je v Plzni.

Obr. č. 3.9 Hustota dopravní sítě – tramvajové linky (km/km²)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Z tohoto ukazatele je zřejmé, že pro objektivní posouzení systému městské hromadné dopravy nezáleží např. pouze na počtu linek. I přestože v Brně provozují 11 tramvajových linek a v Ostravě 17, je rozhodující pro zajištění obslužnosti území důležitá především hustota sítě a z toho vyplývající délka linek a velikost území. Grafické znázornění podílu jednotlivých linek MHD na celkové hustotě systému městské hromadné dopravy, je uveden v Příloze č. 9.

Ve všech městech je obslužnost zajištěna autobusovou dopravou, která se na celkové hustotě dopravní sítě podílí největším dílem. Brno, Ostrava a Plzeň k obsluze území používají všechny tři zmíněné dopravní prostředky a na rozdíl od Plzně, kde větší hustotu mají trolejbusové linky, Brno s Ostravou vykazují vyšší hustotu sítě zajištěnou tramvaji. V následující Tab. č. 3.10 jsou uvedeny procentní podíly na celkové hustotě dopravní sítě v jednotlivých městech.

Tab. č. 3.10 Procentní podíl druhů linek MHD na celkové hustotě dopravní sítě (v %)

Pořadí	Dopravní podnik	autobusy	tramvaje	trolejbusy
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	75,6	24,4	0,0
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	78,2	12,1	9,7
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	65,9	22,7	11,4
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	81,0	4,1	14,9
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	94,4	5,6	0,0
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	87,5	12,5	0,0
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	68,4	0,0	31,6
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	56,2	0,0	43,8
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	70,4	0,0	29,6
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	88,9	0,0	11,1
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	75,1	24,9	0,0
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	72,4	0,0	27,6
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	66,3	0,0	33,7
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	69,0	0,0	31,0
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	71,9	0,0	28,1
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	88,3	0,0	11,7
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	100,0	0,0	0,0
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	100,0	0,0	0,0
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	51,2	0,0	48,8

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Je patrné, že největší podíl na obslužnosti města mají autobusové linky. V případě, kdy se systém MHD skládá z více dopravních prostředků, je největší podíl autobusů v Liberci a Jablonci nad Nisou, kde by to mohlo být dáno především spojením těchto dvou měst. Následně vysoký podíl je v Hradci Králové a v Teplicích. Vyrovnaný podíl na hustotě dopravní sítě je v Mariánských Lázních. V procentním vyjádření je nepatrně vyšší hustota autobusových linek (51 %) oproti trolejbusové hustotě linek (49 %). I v tomto případě, lze najít podíl dopravních prostředků na hustotě dopravní sítě v Příloze č. 10.

3.1.3 Zaměstnanci dopravních podniků

Samozřejmostí je, že každá společnost funguje na základě svých zaměstnanců. Jinak tomu není ani u dopravních podniků. Následující Tab. č. 3.11 uvádí průměrný počet zaměstnanců a řidičů za sledované období. Rovněž je zde uveden procentní podíl řidičů na celkovém počtu zaměstnanců v daném dopravním podniku. Není překvapující, že největší počet lidí zaměstnává Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. I počet řidičů je třikrát větší oproti druhému největšímu počtu v Brně. V této charakteristice, beze sporu, největším zaměstnavatelem je Dopravní podnik hl. města Prahy, který vykazuje přes deset tisíc zaměstnanců. K těm větším

lze přiřadit také Brno a Ostravu, kde celkový počet zaměstnanců je ještě v tisících. Oproti tomu ostatní podniky vykazují počty zaměstnanců ve stovkách, popřípadě Mariánské Lázně jen v desítkách zaměstnaných osob.

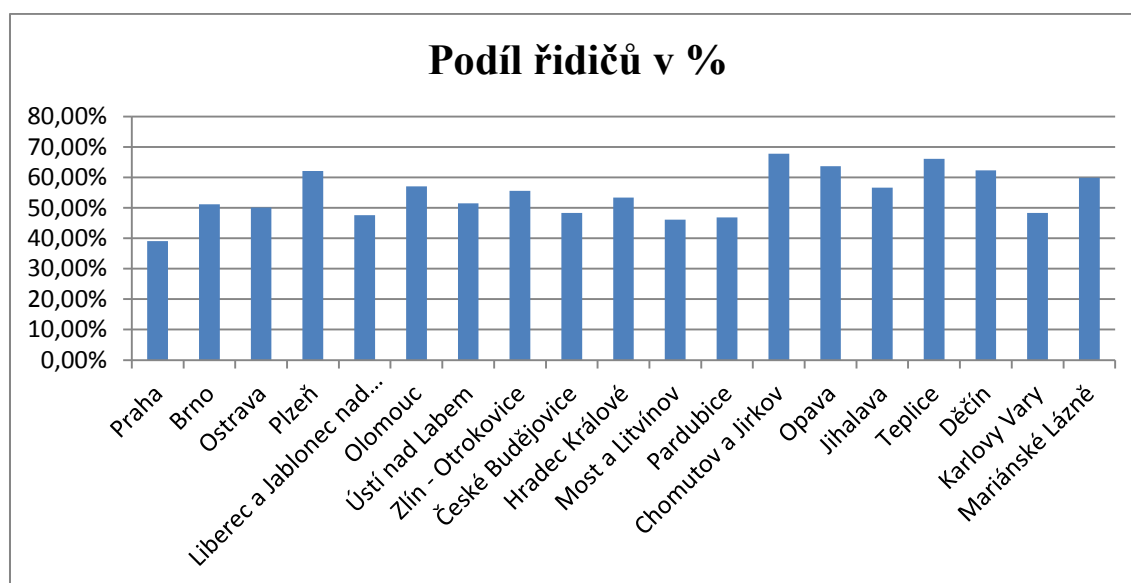
Tab. č. 3.11 Průměrný počet zaměstnanců a řidičů za sledované období 2010 – 2016

Pořadí	Dopravní podnik	zaměstnanci	řidiči	podíl v %
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	10 719	4 189	39,08%
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	2 706	1 384	51,17%
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	2 005	1 005	50,11%
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	904	561	62,09%
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	409	195	47,59%
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	433	247	57,06%
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	482	248	51,44%
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	335	186	55,58%
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	398	192	48,37%
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	398	213	53,35%
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	454	209	46,10%
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	407	191	46,89%
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	222	151	67,78%
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	183	116	63,69%
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	171	97	56,63%
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	260	172	66,14%
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	188	117	62,30%
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	258	125	48,31%
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	31	19	59,91%

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Následuje grafické znázornění výše uvedených podílů řidičů na zaměstnance v procentech. Přestože je dopravní podnik v Praze největším zaměstnavatelem, procentní podíl řidičů k celkovému počtu zaměstnanců je u dopravního podniku v hlavním městě nejnižší. Naopak nejvyšší podíl řidičů vykazuje Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. Vysoký podíl řidičů má také dopravní podnik z Teplic (viz Obr. č. 3.12).

Obr. č. 3.12 Podíl zaměstnanců a řidičů v jednotlivých dopravních podnicích (v %)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

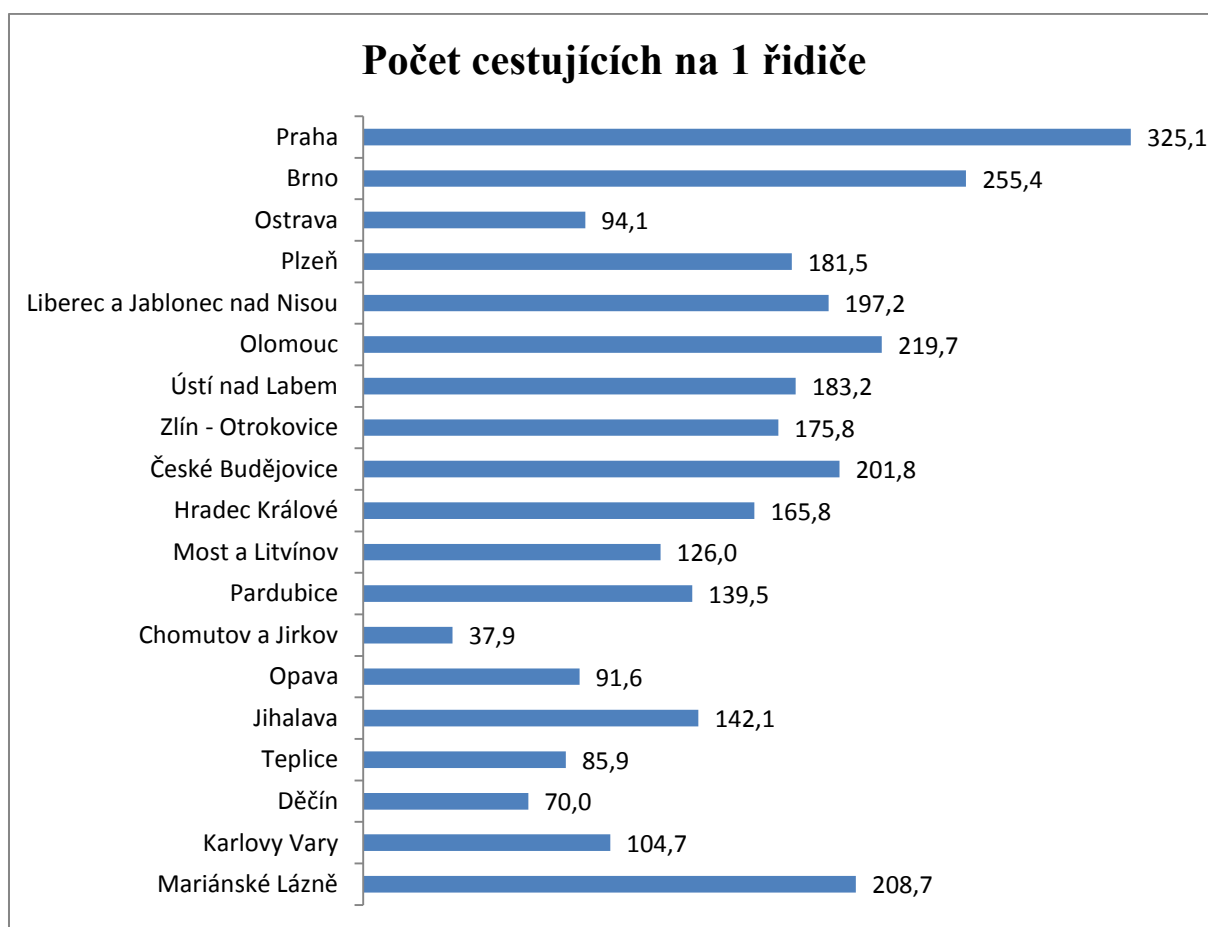
Počet zaměstnanců a řidičů má také vliv i na další ukazatele. Například tím, že každý zaměstnanec požaduje za odvedenou práci mzdu, která je pro společnost mzdovým nákladem a tím zatěžuje finanční situaci podniku. Naopak řidiči výkonem své profese zajišťují pro podnik tržby, které společnosti plynou z přepravy osob.

K posouzení efektivity odvedené práce řidičem, by se dal využít vztah, kolik cestujících ročně přepraví jeden řidič:

$$x = \frac{\text{průměrný počet přepravených osob}}{\text{průměrný počet řidičů}} \quad (3.4)$$

V tomto sledovaném období (2010 – 2016) jeden řidič ročně přepraví nejvíce cestujících v Praze a také v Brně. Hranicí dvě stě tisíc cestujících přepravených ročně jedním řidičem pokoří také Mariánské Lázně, které se jinak v ukazatelích pohybují na pomyslném opačném konci hodnocení. Co se týče ukazatelů v rámci přepravy osob, rovněž ostravský dopravní podnik si nevede nejlépe. Podle tohoto ukazatele je jedním řidičem přepraveno 94 tis. cestujících (viz Obr. č. 3.13).

Obr. č. 3.13 Počet cestujících připadajících na jednoho řidiče (v tis.)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Podle počtu přepravených cestujících jedním řidičem to nejhůře vypadá u Dopravního podniku měst Chomutova a Jirkova. Přestože podnik poskytuje městskou hromadnou dopravu na území dvou měst, v rámci tohoto srovnání s ostatními, dopadl nejhůře.

3.2 Výkonová kritéria

Výkonové ukazatele lze charakterizovat jako ukazatele, pomocí kterých podniky hodnotí své poslání, tedy zda je jejich hlavní činnost spočívající v obhospodaření území dostatečná. Výkonové ukazatele v podstatě vyjadřují požadavky zákazníků. Pomocí tohoto kritéria je možné hodnotit výkon dopravy, respektive dopravce v daném městě. Mezi výkonové ukazatele lze zařadit např. počet přepravených osob, dopravní výkony v místových a vozových km. Richtář, Křivda a Olivková (2006) uvádí, že za účelem hodnocení výkonů se zjišťují ukazatele typu dopravní a přepravní výkony a počet přepravených osob.

3.2.1 Přepravní výkony

Pro zjištění celkového počtu cestujících využívají jednotliví dopravci zavazujících metodických pokynů Ministerstva dopravy ČR. Počet přepravených osob se zjišťuje podle následujícího vztahu:

$$1 \text{ vydaná jízdenka} = 1 \text{ přepravená osoba}$$

Tento vztah nebere ohled na druh tarifu ani na cenu jízdného. Celkový počet cestujících, kteří využívají časové jízdenky, se stanoví podle počtu prodaných kuponů ve sledovaném období podle vzorce:

$$J = \Sigma (K \cdot L) \quad (3.5)$$

J - počet přepravených cestujících na časové předplatní jízdenky,

Σ - součet přepravených osob za jednotlivé druhy cenných kuponů,

K – počet prodaných cenných kuponů (známek) jednotlivého druhu,

L – norma přepravených cestujících na jednotlivý cenný kupon.¹⁵

Asi ani není překvapující, že podle tohoto ukazatele nejvíce cestujících přepraví systém městské hromadné dopravy v Praze. Druhý největší počet cestujících zaznamenává Dopravní podnik města Brna a.s. Nad pomyslnou stotisícovou hranici je také ještě dopravce z Plzně. Naopak, i přestože je Ostrava třetím největším městem, průměrná hodnota přepravených osob ji řadí až na čtvrté místo, za výše zmiňovaný dopravní podnik v Plzni. Nejméně přepravených osob vykazuje dopravní podnik v Mariánských Lázních. I když Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. poskytuje MHD na dvou územích, počet jejich cestujících je za sledované období 5 702 osob (viz Tab. č. 3.16). Tato samotná hodnota nemá pro dopravce příliš velkou vypovídající hodnotu, proto je vhodné počet přepravených osob poměřovat s počtem obyvatel, tj. potenciálními cestujícími.

¹⁵ Podrobný popis výpočtu počtu přepravených cestujících, který je obsažen v metodických pokynech Ministerstva dopravy ČR, je uveden v Příloze č. 11.

Tab. č. 3.14 Průměrný počet přepravených osob za období 2010 – 2016 (v tis.)

Pořadí	Dopravní podnik	přepravené osoby
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	1 361 934
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	353 552
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	94 581
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	101 888
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	38 392
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	54 305
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	45 439
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	32 782
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	38 797
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	35 240
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	26 384
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	26 617
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	5 702
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	10 657
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	13 780
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	14 760
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	8 177
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	13 045
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	3 877

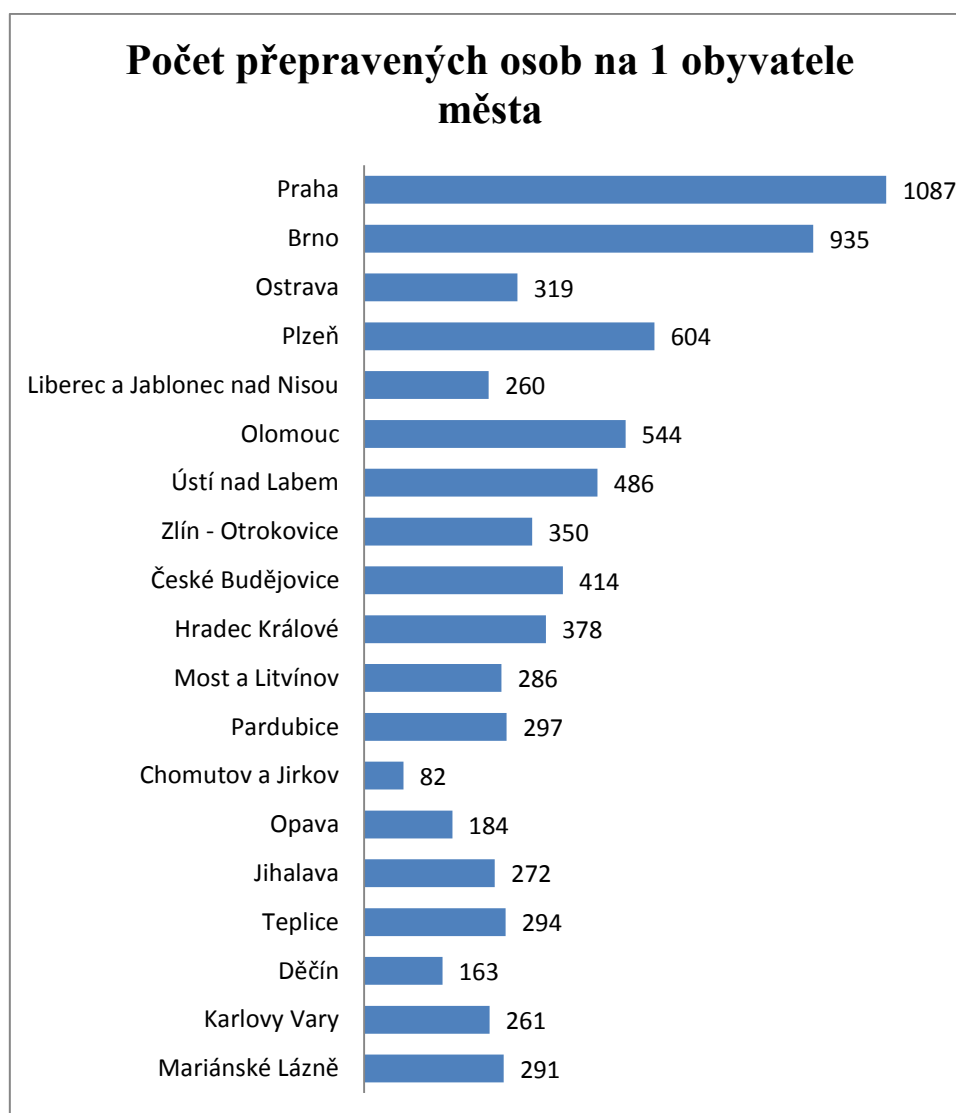
Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

K objektivnímu posouzení a zároveň asi také jedním z nejpodstatnějších výkonových ukazatelů je přepravní výkon, respektive přepravený počet osob. Proto je vhodné přepočítat přepravené osoby na obyvatele daného města. Tento přepočet je možné vyjádřit podle následujícího vztahu:

$$x = \frac{\text{průměrný počet přepravených osob}}{\text{průměrný počet obyvatel}} \quad (3.6)$$

Výsledkem tohoto vztahu je průměrný počet cestujících městskou hromadnou dopravou, kteří připadají na jednoho obyvatele. Z následujícího Grafu č. 3.15 je zřejmé, že nejvíce systém městské hromadné dopravy využívají lidé v hlavním městě (1 087 osob) a také v Brně (935 osob). Na opačném konci se ve využitelnosti nachází dopravní podnik z Chomutova a Jirkova, kde na jednoho obyvatele města připadá 82 cestujících. Přestože Ostrava v rámci počtu obyvatel patří k třetímu největšímu městu v České republice, v tomto ukazateli se řadí dopravní podnik mezi města, ve kterých je MHD méně využívanou službou.

Obr. č. 3.15 Počet přepravených osob připadajících na 1 obyvatele města



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Kromě ostravského dopravního podniku se s malým zájmem o městskou hromadnou dopravu, podle tohoto ukazatele, potýká rovněž dopravní podnik z Moravskoslezského kraje, a to Městský dopravní podnik Opava a.s. (184 cestujících).

3.2.2 Dopravní výkony

Pro vyplnění statistických údajů se podle metodické příručky Ministerstva dopravy ČR používají také vozové a místové kilometry za jednotlivé dopravní prostředky.¹⁶ Dopravní výkon je nutný k dosažení přepravních výkonů. Je ho možné zaznamenávat ve vozových

¹⁶ Výkaz se pro Ministerstvo dopravy ČR sestavuje vždy čtvrtletně. Na základě takto získaných informací MD zveřejňuje roční souhrnný přehled o městské hromadné dopravě.

kilometrech nebo místových kilometrech. Vozové představují ujeté kilometry za sledované období a stanoví se na základě jízdních řádů a délky linek, a to bez ohledu na vytížení daného dopravního prostředku – u MHD se jedná o autobusy, trolejbusy a tramvaje. Největší dopravní výkony v tisících vozových kilometrech vykazuje Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. Průměrná hodnota za sledované období dosahuje hodnoty 164 707 tis. vozových km. Tato hodnota se skládá kromě údajů o tramvajích, autobusech a trolejbusy i z údajů týkajících se metra. Ale i bez vozových km za metro, dopravní podnik v Praze vykazuje tuto průměrnou hodnotu nejvyšší, tj. 110 061 tis. vozových km. V tomto ukazateli nabývají poměrně vyrovnané hodnoty dopravní podniky v Brně a Ostravě. Nad hodnotu 10 000 tis. vozových kilometrů se rovněž dostávají i Plzeňské městské dopravní podniky a.s. Ostatní porovnávané podniky, s výjimkou Městské dopravy Mariánské Lázně s.r.o., jsou v rozpětí hodnot od 1 000 tis. do 9 000 tis. vozových kilometrů. Právě v Mariánských Lázních vykazují nejnižší hodnotu a to jen 483 tis. vozových km (viz Tab. č. 3.16).

Tab. č. 3.16 Průměrné dopravní výkony za období 2010 – 2016 (v tis. vozových km)

Pořadí	Dopravní podnik	tramvaje	trolejbusy	autobusy	metro	celkem
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	44 620	-	65 440	54 646	164 707*
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	14 650	6 088	17 061	-	37 799
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	13 247	2 894	16 799	-	32 940
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	5 452	4 277	5 371	-	15 100
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	2 089	-	6 001	-	8 090
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	2 360	-	3 827	-	6 187
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	-	3 558	3 561	-	7 120
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	-	3 117	1 711	-	4 828
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	-	2 371	3 294	-	5 666
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	-	1 680	4 463	-	6 144
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	1 531	-	3 254	-	4 785
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	-	2 312	3 412	-	5 724
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	-	713	1 163	-	1 875
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	-	1 338	1 686	-	3 023
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	-	1 393	1 487	-	2 880
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	-	1 312	4 342	-	5 654
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	-	-	3 353	-	3 353
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	-	-	2 624	-	2 624
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	-	312	171	-	483
	* sečteny i vozové km za metro					

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Dopravní výkony v místových kilometrech jsou definovány jako nabídnutá přepravní práce, která je vyjádřena součtem součinu vozových kilometrů a maximálního počtu cestujících v jednotlivých dopravních prostředcích. Jeden místový kilometr představuje nabídku jednoho místa obsaditelnosti v dopravním prostředku na jeden km jízdy. V Tabulce č. 3.17 jsou

zprůměrovány hodnoty z výročních zpráv Sdružení dopravních podniků ČR za sledované období. Je patrné, že opět v této charakteristice vévodí dopravní podnik Prahy a naopak na opačném konci jsou Mariánské Lázně. Dopravní podniky by se podle tohoto kritéria daly rozdělit na několik skupin. Jednu by tvořil sám podnik hl. města Prahy a zároveň dopravce v Mariánských Lázních, následovala by skupinka měst Brna, Ostravy a Plzně. A poslední, nejpočetnější skupinou by byly dopravní podniky, které vykazují dopravní výkony v rozmezí od 100 000 tis. – 900 000 tis. místových km.

Tab. č. 3.17 Průměrné dopravní výkony za období 2010 – 2016 (v tis. místových km)

Pořadí	Dopravní podnik	tramvaje	trolejbusy	autobusy	metro	celkem
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	5 853 374	-	5 447 331	10 113 587	21 414 291
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	2 153 486	510 951	1 505 530	-	4 169 968
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1 698 520	250 296	1 429 958	-	3 378 774
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	601 714	309 497	509 882	-	1 421 092
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	230 050	-	570 585	-	800 634
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	293 812	-	336 011	-	629 823
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	-	433 804	288 735	-	722 538
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	-	275 338	132 959	-	408 297
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	-	284 389	279 786	-	564 174
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	-	176 717	309 040	-	485 757
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	148 224	-	238 745	-	386 969
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	-	219 845	338 036	-	557 882
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	-	78 383	97 337	-	175 720
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	-	114 371	131 753	-	246 124
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	-	97 522	104 089	-	201 611
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	-	65 616	261 324	-	326 940
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	-	-	244 652	-	244 652
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	-	-	237 344	-	237 344
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	-	21 854	12 087	-	33 940
	* sečteny i místové km za metro					

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-16]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

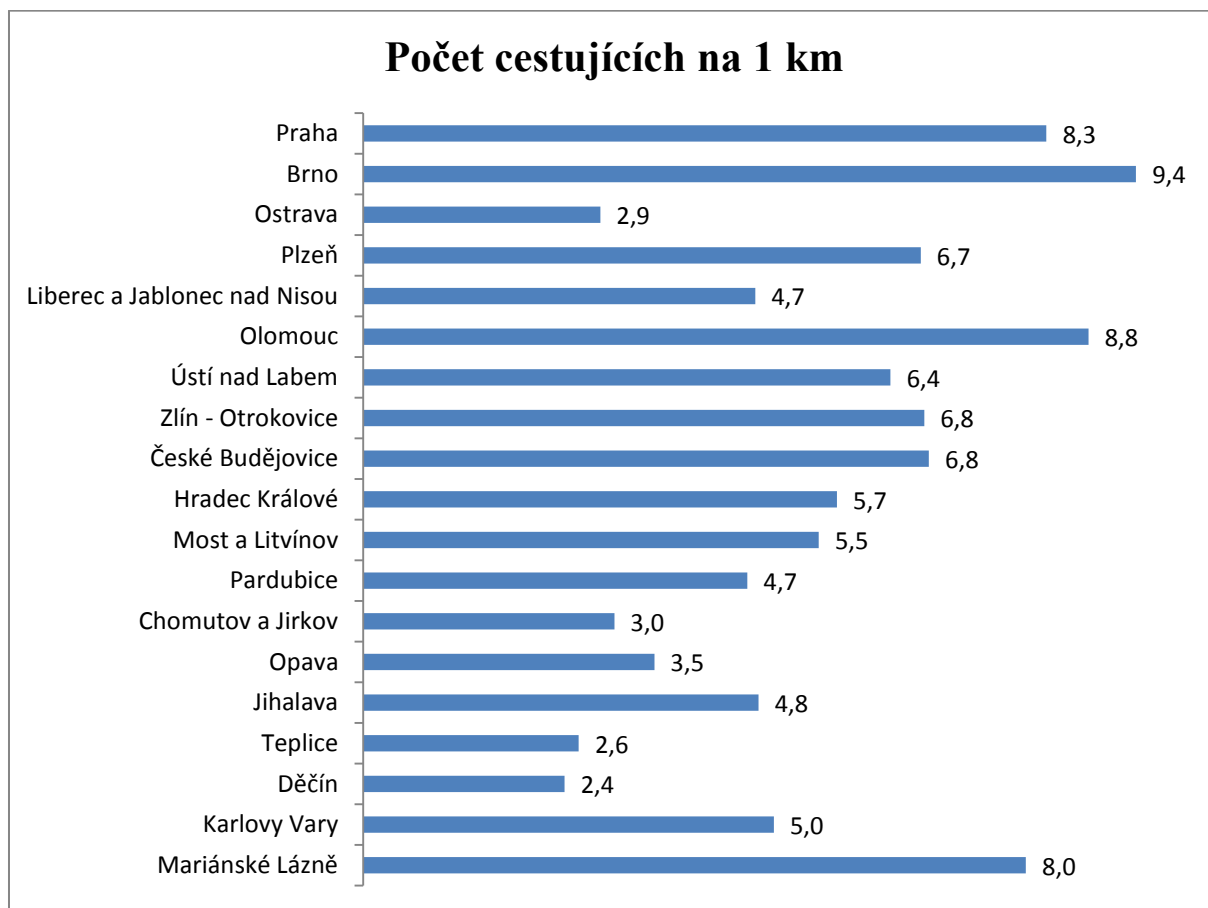
Prvenství by dopravnímu podniku v této kategorii patřilo rovněž, i kdyby nebyly celkové místové kilometry sečteny i za dopravní výkony metra. Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. by tedy vykazoval nižší hodnotu, tj. 11 300 704 tis. místových km. Tento ukazatel mohou dopravní podniky využít k určení teoretické kapacity hromadné dopravy.

Neméně podstatným ukazatelem je, kolik dokáže dopravce přepravit cestujících na jeden km. Tento vztah je možné vyjádřit následujícím vzorcem:

$$x = \frac{\text{průměrný počet přepravených osob}}{\text{průměrný počet ujetých km}} \quad (3.7)$$

Výsledek tohoto vztahu je znázorněn v následujícím Obr. č. 3.18, ze kterého vyplývá, že nejvíce cestujících přepravených na jeden ujetý kilometr připadá na Dopravní podnik města Brna a.s. (9,4 osob), vysoké hodnoty dosahuje ještě společnost v Olomouci. Naopak na opačném konci se nachází Dopravní podnik města Děčín a.s. V porovnání s ostatními, vykazuje poměrně nízký počet cestujících také Ostrava (2,9 osob).

Obr. č. 3.18 Počet cestujících MHD na jeden ujetý km (v tis.)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zpráva*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

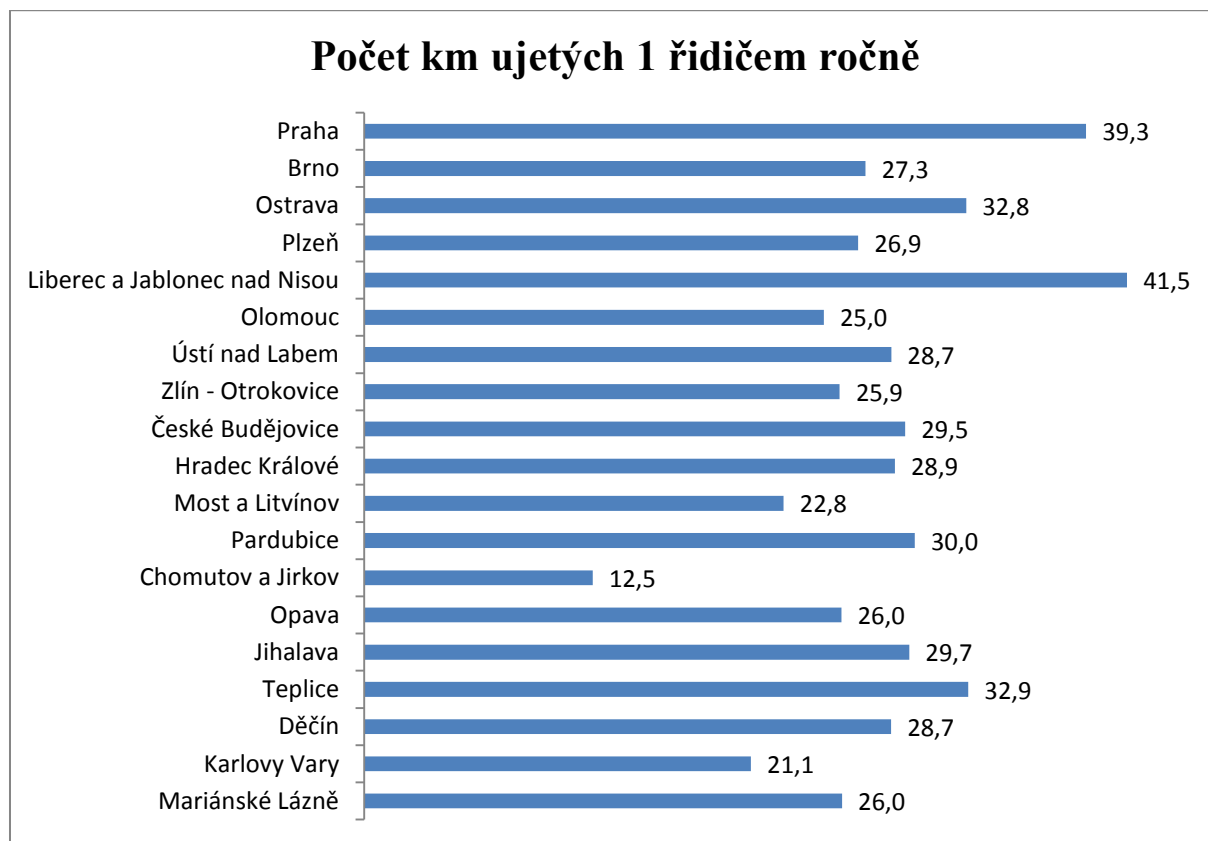
Kromě již uvedeného přepočtu, kolik cestujících přepraví jeden řidič ročně (viz Vzorec č. 3.4), stojí také za srovnání, kolik ročně ujede jeden řidič kilometrů (viz Obr. č. 3.19)

Podobně jako v předcházejícím kritériu i zde to lze vyjádřit následujícím vztahem:

$$x = \frac{\text{průměrný počet ujetých km}}{\text{průměrný počet řidičů}} \quad (3.8)$$

Podle tohoto kritéria toho nejvíce najezdí řidiči z dopravního podniku Liberec a Jablonec nad Nisou. Oproti tomu nejmenší průměrný počet ujetých kilometrů za období 2010 – 2016 vykazuje dopravní podnik z Chomutova a Jirkova (12,5 tis. km).

Obr. č. 3.19 Počet ujetých km jedním řidičem za rok (v tis. km)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Při srovnání kolik ujede ročně jeden řidič kilometrů a kolik přepraví osob, je na tom nejhůře Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. Naopak v Praze jeden řidič přepraví nejvíce cestujících, v ujetých kilometrech se nachází také na vyšší příčce – vykazuje druhý největší počet najetých kilometrů. Tato skutečnost může být následkem nejmenšího podílu řidičů na celkovém počtu zaměstnanců.

3.3 Ekonomická kritéria

Ke každé společnosti patří finance, jinak tomu není ani u dopravních podniků. Pro zhodnocení finanční situace budou v této kapitole jednak použity informace z výročních zpráv dopravních podniků a také účetní výkazy potřebné k finanční analýze.

3.3.1 Tržby dopravních podniků

Tržby jsou u těchto dopravních podniků vykazovány, jako finanční prostředky získané za poskytnutí služby, tj. za přepravu cestujících. Každý občan, který chce využít systém městské hromadné dopravy, musí za tuto službu zaplatit, podle tarifu daného dopravního podniku. Z Tab. 3.20 je patrné, že největší tržby plynou dopravnímu podniku v Praze (4 557 934 tis. Kč), naopak nejmenší vykazuje Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. (10 572 tis. Kč).

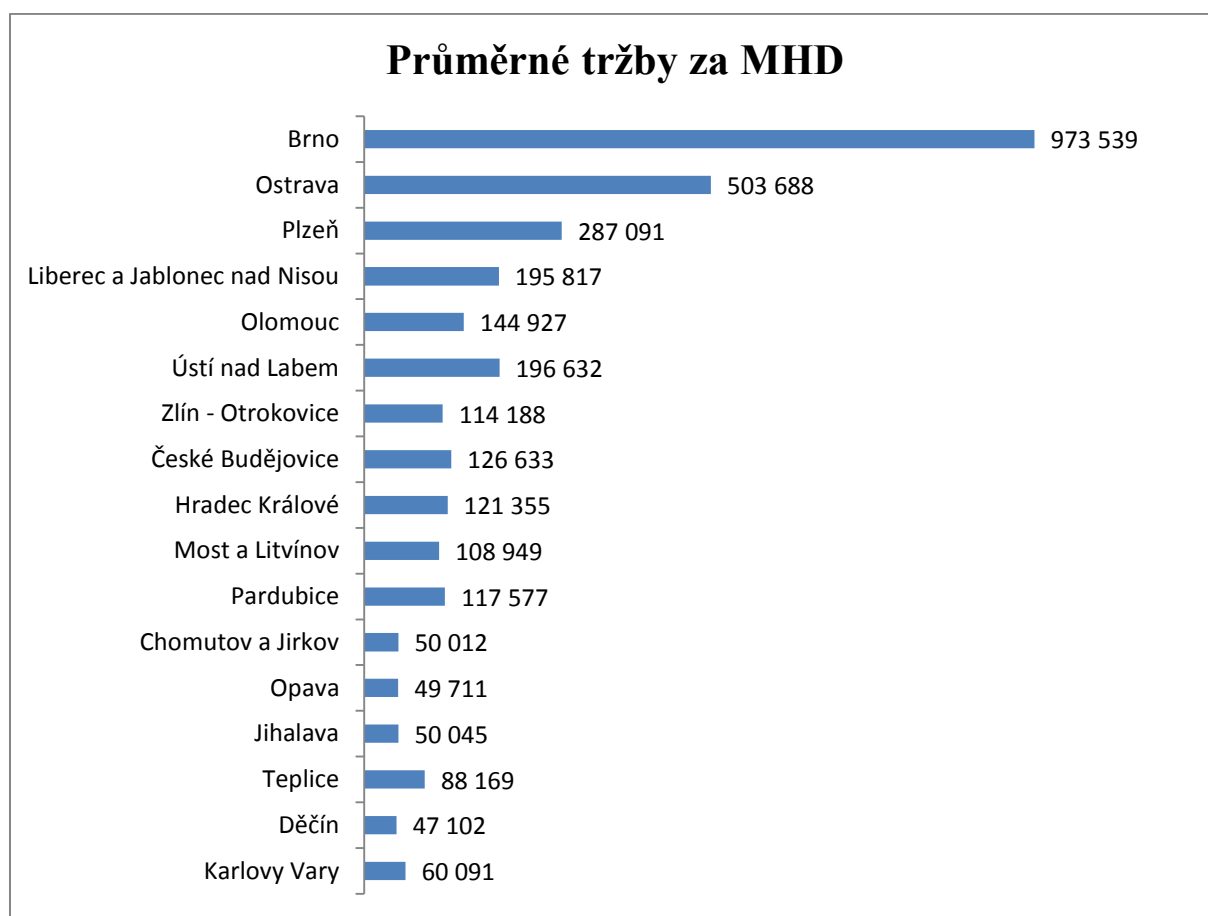
Tab. č. 3.20 Průměrné tržby za MHD ve sledovaném období 2010 – 2016 (v tis. Kč)

Pořadí	Dopravní podnik	Tržby
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	4 557 934
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	973 539
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	503 688
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	287 091
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	195 817
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	144 927
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	196 632
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	114 188
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	126 633
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	121 355
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	108 949
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	117 577
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	50 012
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	49 711
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	50 045
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	88 169
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	47 102
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	60 091
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	10 572

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Pro lepší čitelnost jsou na Obr. č. 3.21 vynechány Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. a Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. Největší tržby po pražském podniku připadají na dopravní podnik v Brně, který je viditelně v tržbách za MHD z uvedených podniků první.

Obr. č. 3.21 Průměrné tržby za MHD ve sledovaném období 2010 – 2016 (v tis. Kč)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Vyjádřením průměrných tržeb, které podniku plynou z přepravy jednoho cestujícího, lze dojít k výsledku, že nejvyšších tržeb dosahuje Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s. K tomuto výsledku je možné dojít z následujícího vztahu:

$$x = \frac{\text{průměrné tržby}}{\text{průměrný počet přepravených osob}} \quad (3.9)$$

Poměrem těchto dvou hodnot lze dojít k výsledkům uvedených na obr. č. 3.22. I přesto, že dopravce z Chomutova vykazuje tržby 50 012 tis. Kč a v počtu přepravených osob se řadí k podnikům s nejmenším počtem, tržba za jednoho cestujícího je 8,77 Kč. Naopak u tohoto srovnání nejnižší tržbu za jednoho cestujícího vykazuje dopravní podnik z Olomouce (2,67 Kč).

Obr. č. 3.22 Průměrné tržby za 1 přepravenou osobu ve sledovaném období 2010 – 2016 (v Kč)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

3.3.2 Investice dopravních podniků

Nejen z pohledu cestujících, kteří vyžadují určitý komfort v přepravě, ale také pro samotný dopravní podnik, popřípadě zřizovatele, je důležité „jít“ s dobou. V tomto případě se jedná o investice, které jednotlivé dopravní podniky jsou schopny vynaložit na modernizaci. V Tab. č. 3.23 jsou zprůměrovány investice jednotlivých dopravních podniků za sledované období 2010 – 2016. Největší část finančních prostředků vynakládá Dopravní podnik hl. města Prahy a.s., kdy se průměrná částka pohybuje na hodnotě 3 330 mil. Kč. Vysoké investice na modernizaci také poskytuje Dopravní podnik města Brna a.s. Oproti tomu v Mariánských Lázních se v rámci investic jedná o částku v řádech tisíců.

Tab. č. 3.23 Průměrné investice podniků za období 2010 – 2016 (v mil. Kč)

Pořadí	Dopravní podnik	investice
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	3 330,17
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	603,70
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	292,50
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	210,19
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	38,31
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	94,93
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	102,31
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	59,19
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	54,01
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	57,47
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	35,73
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	39,49
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	11,50
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	39,36
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	29,96
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	60,81
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	9,21
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	21,89
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	0,01

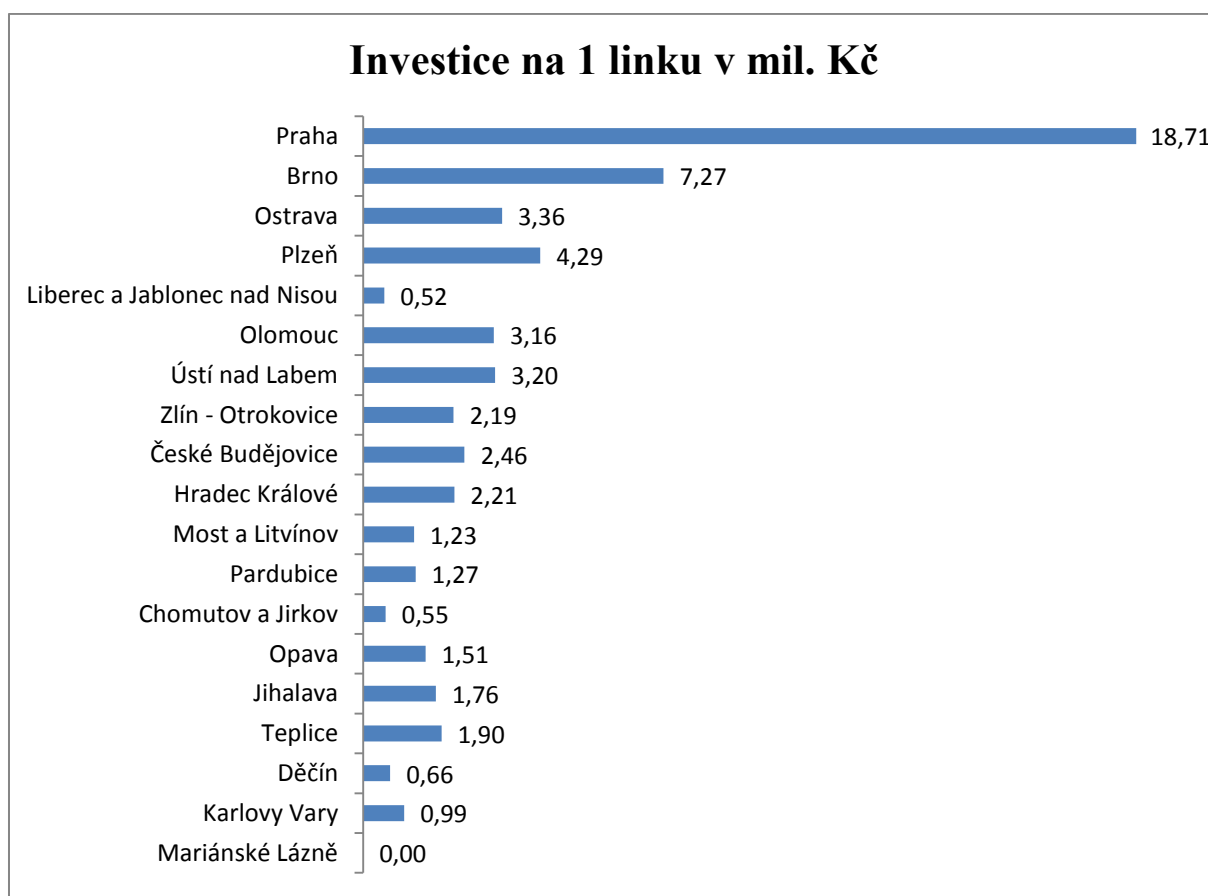
Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Pokud by byly poměřeny investice připadající na jednu linku, podle následujícího vztahu:

$$x = \frac{\text{průměrné investice}}{\text{počet linek}} \quad (3.10)$$

Z obr. č. 3.24 vyplývá, že největší finanční prostředky na jednu linku jsou vynaloženy v Praze, což souvisí s celkovými investicemi, které jsou podnikem vynaloženy. Tento ukazatel ovlivňuje počet linek, které dopravce provozuje, proto vychází, že přestože ostravský podnik více investuje oproti Plzni, na jednu linku připadá menší část finančních prostředků. Ve sledovaném období Městský dopravní podnik Mariánské Lázně s.r.o. nevykazuje, oproti ostatním podnikům, žádné vysoké investice. Na jednu jeho linku připadá v průměru jeden tisíc Kč. Díky této skutečnosti se v grafu ukazují pouze nulové hodnoty.

Obr. č. 3.24 Průměrné investice připadající na jednu linku (v mil. Kč)



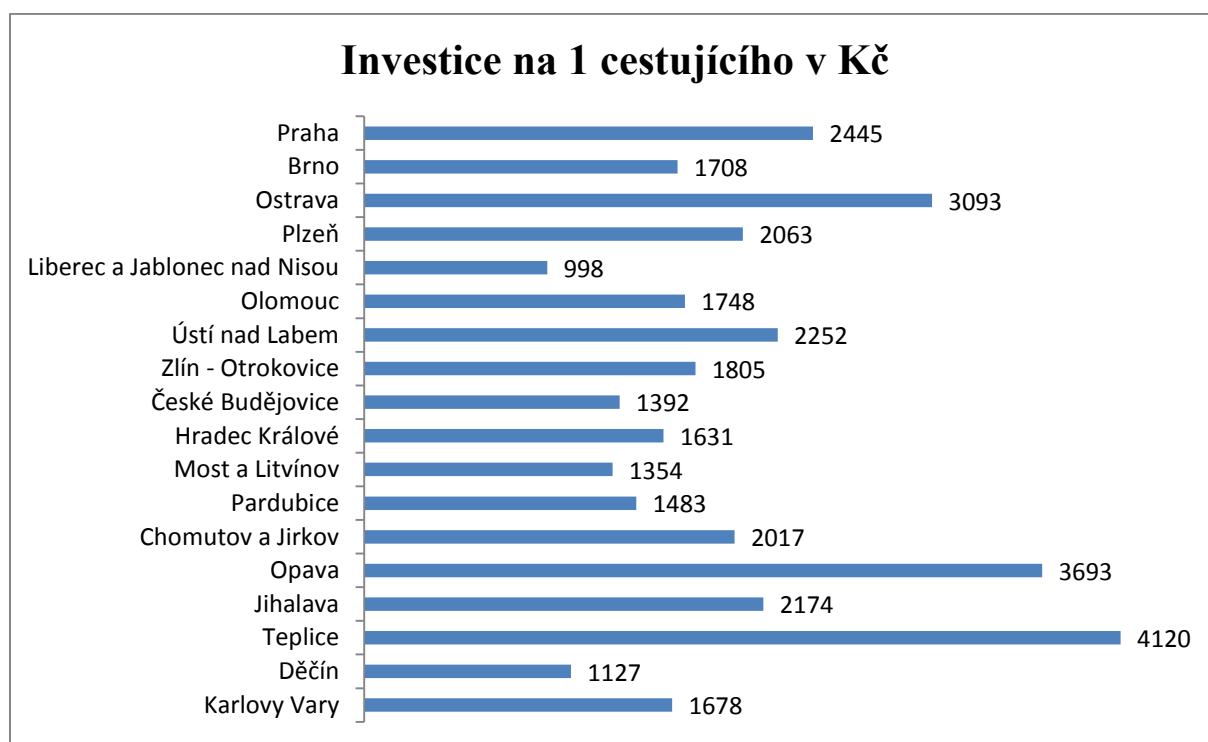
Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Kromě investic, které by mohly připadnout na jednu linku, lze vyjádřit také kolik by v průměru tvořily investice na jednoho přepraveného cestujícího. Obdobně, jako v případě částky na jednu linku, i tento vztah lze vyjádřit:

$$x = \frac{\text{průměrné investice}}{\text{průměrný počet přepravených osob}} \quad (3.11)$$

Následující Obr. č. 3.25 obsahuje pouze 18 dopravních podniků, jelikož v Mariánských Lázních na jednoho cestujícího připadají pouze 4 Kč z celkových investic. Největší částka připadá na přepravené cestující v Teplicích a také v Opavě a Ostravě, kde se hodnoty pohybují nad 3 000 Kč.

Obr. č. 3.25 Průměrné investice připadající na jednu přepravenou osobu (v Kč)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zpráva*. [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Nejnižší investiční částka patří cestujícím využívajícím MHD v Liberci a Jablonci nad Nisou, kde na jednu přepravenou osobu připadá 998 Kč. Liberec a Jablonec nad Nisou vykazují nejnižší částky investic, které připadají na jednoho cestujícího i na jednu linku, kterou provozují.

3.3.3 Finanční analýza

Kromě výše uvedených srovnávacích kritérií, je také pro společnost důležité finanční řízení. Nástrojem finančního řízení je finanční analýza, která je zdrojem informací nejen pro vedení společnosti, ale také pro věřitele, banky, či obchodní partnery. Existuje několik druhů finanční analýzy. V této části je použita analýza poměrových ukazatelů. Číselné hodnoty v jednotlivých ukazatelích jsou zprůměrovány za celé sledované období 2010 – 2016.

- ***Ukazatele likvidity***

Celková likvidita – likvidita III. stupně

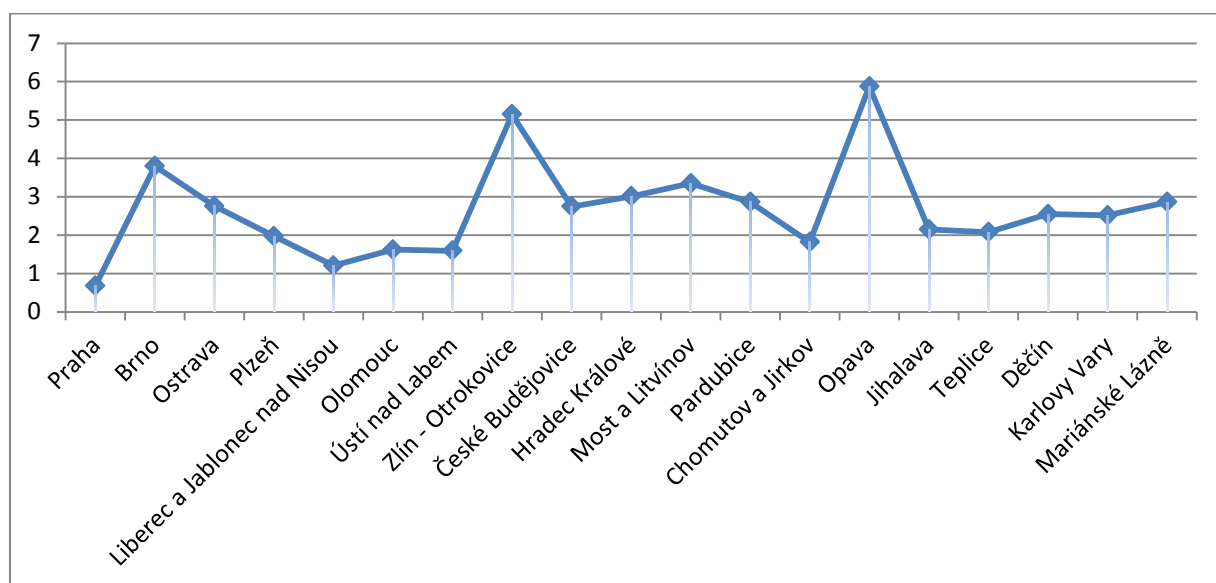
Ukazatel celkové nebo také nazývaný ukazatel běžné likvidity, vyjadřuje kolikrát je podnik schopen uspokojit své věřitele, kdyby svá veškerá oběžná aktiva přeměnil na hotovost.

Doporučená hodnota se uvádí mezi 1,5 – 2,5 bodu. Čím vyšší je hodnota ukazatele, tím by měla být vyšší pravděpodobnost zachování platební schopnosti podniku (Dluhošová, 2010).

Likviditu III. stupně lze vypočítat pomocí následujícího vzorce:

$$\text{celková likvidita} = \frac{\text{oběžná aktiva}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (3.12)$$

Obr. č. 3.26 Průměrné hodnoty celkové likvidity dopravních podniků za období 2010 – 2016



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Tento ukazatel je i přes své nedostatky považován za klíčový ukazatel likvidity. Nedostatkem ukazatele běžné likvidity je, že počítá se všemi oběžnými aktivy, tedy i těmi, u kterých není jistá přeměna na hotovost v krátkém časovém období. Z Obr. č. 3.26 je patrné, že průměrné hodnoty celkové likvidity u jednotlivých dopravních podniků jsou rozdílné a ne všechny podniky se nacházejí v doporučeném intervalu. Nejvyšší celkovou likviditu vykazuje Městský dopravní podnik Opava. Jeho průměrná hodnota tohoto ukazatele za období 2010 – 2016 je 5,9 bodu, což značí, že management podniku zvolil konzervativní strategii, která spočívá ve financování části oběžných aktiv i dlouhodobým kapitálem. Naopak nejnižší hodnotu vykazuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, jeho průměr je 0,7 bodu, zde se management řídí agresivní strategií. Za agresivní strategií je považováno takové řízení, kde se ke krytí dlouhodobých aktiv používají i krátkodobé úvěry. V tomto případě se může stát, že společnost nebude mít dostatek majetku na splacení závazků. V doporučeném intervalu hodnot se

nachází osm dopravních podniků. Konkrétně se jedná o Plzeňské městské dopravní podniky (2,0 bodu), Dopravní podnik města Olomouce (1,6 bodu), Dopravní podnik města Ústí nad Labem (1,6 bodu), Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova (1,8 bodu), Dopravní podnik města Jihlavy (2,1 bodu), ARRIVA TEPLICE (2,1 bodu), Dopravní podnik města Děčína (2,5 bodu) a Dopravní podnik Karlovy Vary (2,5 bodu). U těchto podniků management zvolil umírněnou strategii řízení, což značí, že se snaží sladit životnost aktiv s dobou splatnosti pasiv.

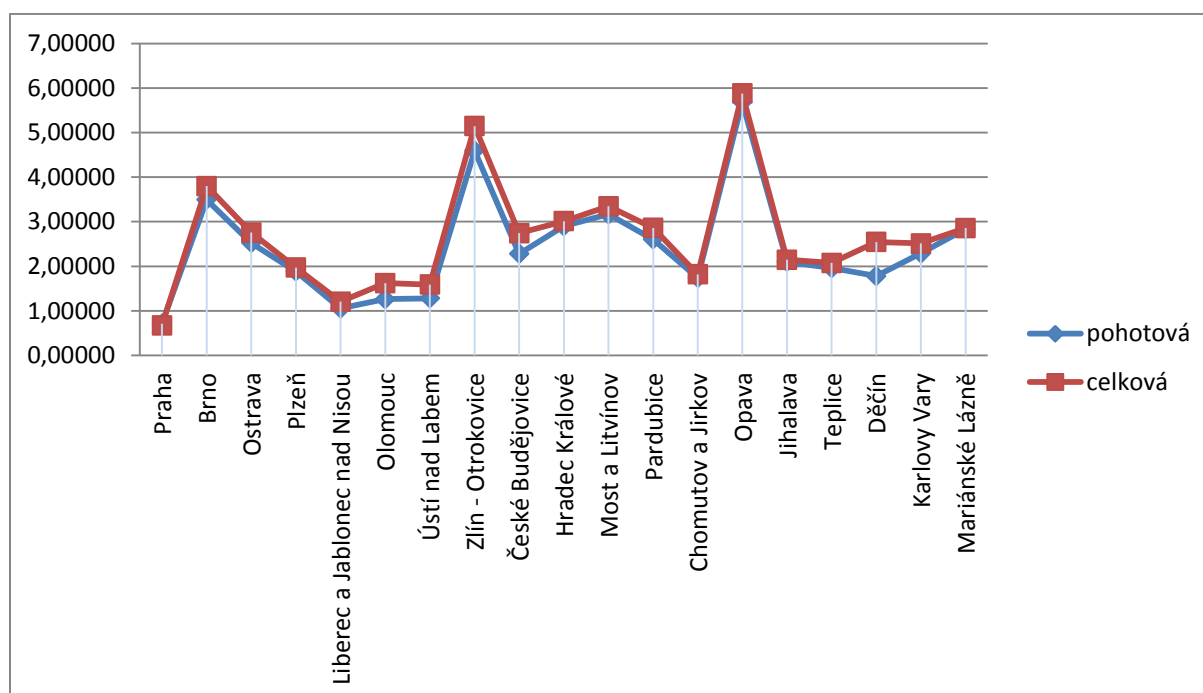
Pohotová likvidita – likvidita II. stupně

Pohotová likvidita neboli likvidita druhého stupně se od běžné likvidity liší v tom, že oběžná aktiva jsou očištěna od zásob. Ukazatel vyjadřuje kolika korunami podnikových pohledávek a hotovosti je pokryta jedna koruna krátkodobých závazků. Doporučená hodnota ukazatele je v intervalu mezi 1,0 – 1,5 bodu (Dluhošová, 2010). U ukazatelů pohotové a běžné likvidity je vhodná jejich vzájemná komparace. Porovnáním lze zjistit, která část oběžných aktiv ovlivňuje ukazatel negativně. Pokud je hodnota ukazatele celkové likvidity značně nepříznivá oproti hodnotě pohotové likvidity, signalizuje to nadměrný podíl zásob v oběžných aktivech. U podniků zabývajících se službami by zásoby neměly hrát velkou roli, a proto by měla být hodnota pohotové likvidity téměř totožná s hodnotami běžné likvidity.

Likviditu II. stupně lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$pohotov\acute{a}\ likvidita = \frac{ob\acute{e}žn\acute{a}\ aktiva - z\acute{a}soby}{kr\acute{a}tkodob\acute{e}\ z\acute{a}vazky} \quad (3.13)$$

Obr. č. 3.27 Komparace celkové a pohotové likvidity



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Vzájemná komparace celkové a pohotové likvidity, kterou lze vidět na Obr. č. 3.27, potvrzuje výše zmíněné, tedy průměrné hodnoty obou ukazatelů jsou téměř totožné. Nepříznivou hodnotu celkové likvidity oproti hodnotě pohotové likvidity vykazuje pouze Dopravní podnik města Děčína a.s. Tato situace by měla být následkem vyššího podílu zásob ve struktuře oběžných aktiv, což značí, že volné peněžní prostředky jsou vázány ve formě zásob. V doporučeném intervalu (1,0 – 1,5) jsou pouze tři dopravní podniky, a to Liberec, Olomouc a Ústí nad Labem. Vyšší hodnoty, než je optimum, jsou sice příznivé pro věřitele, nicméně pro management společnosti to značí, že příliš mnoho oběžných aktiv je vázáno ve formě pohotových prostředků a nepřináší tak úrok, popřípadě jen malý.

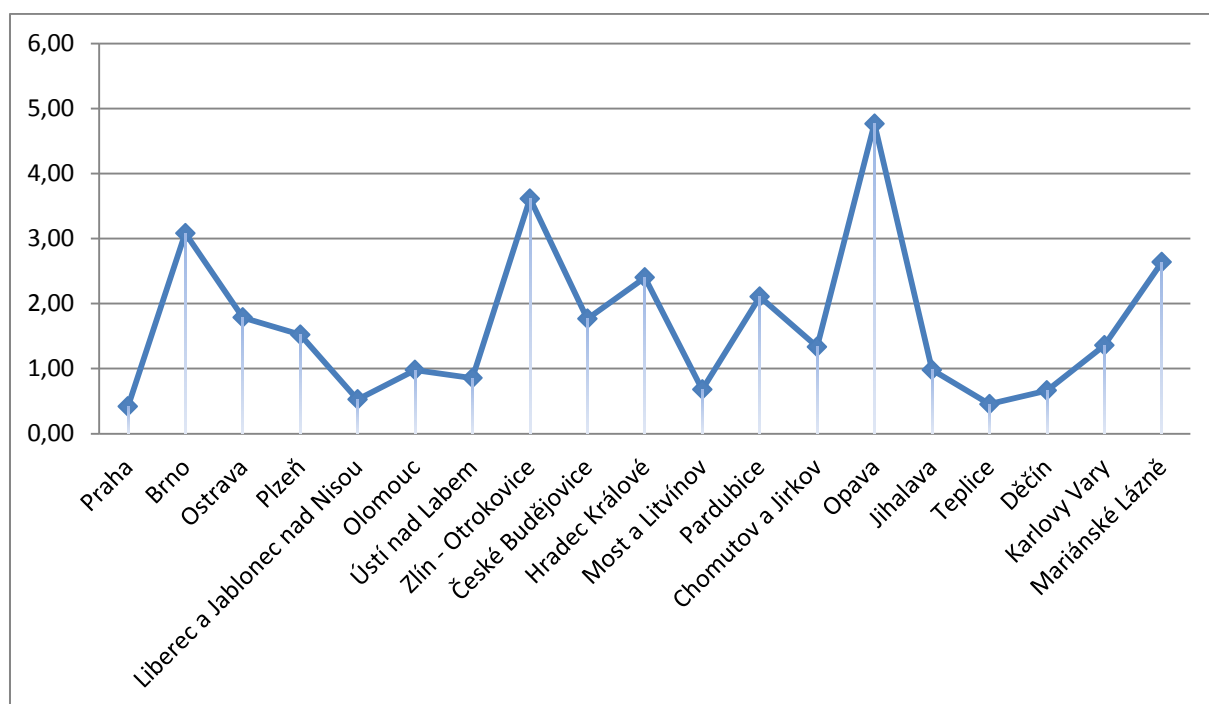
Okamžitá likvidita – likvidita I. stupně

Ukazatel okamžité likvidity představuje nejpřísnější ukazatel charakterizující schopnost hradit závazky neprodleně. Doporučená hodnota se pohybuje v intervalu mezi 0,2 – 0,5 bodu.

Likviditu I. stupně lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$\text{okamžitá likvidita} = \frac{\text{krátkodobý finanční majetek}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (3.14)$$

Obr. č. 3.28 Průměrné hodnoty okamžité likvidity za sledované období 2010 – 2016



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Z krátkodobého pohledu je pro podnik stěžejní zejména okamžitá likvidita (Obr. č. 3.28). V optimálním rozmezí se nachází pouze 3 dopravní podniky, konkrétně Dopravní podnik hl. města Prahy a.s., ARRIVA TEPLICE s.r.o. a také Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s. Zbylých 16 společností se nachází nad tímto optimum. Což značí, že těchto 16 dopravních podniků má dostatek prostředků pro krytí svých závazků a jejich současný chod není v ohrožení.¹⁷

K ukazatelům likvidity se používá i řada zpřesňujících ukazatelů. Těmito doplňujícími ukazateli pro přesnější vyjádření struktury oběžných aktiv (OA), mohou být např. hodnoty ukazatelů – podíl pohledávek na OA, podíl zásob na OA a podíl krátkodobého finančního majetku na OA.

Jednotlivé ukazatele lze vypočítat podle následujících vzorců:

$$\text{podíl pohledávek na OA} = \frac{\text{pohledávky}}{\text{oběžná aktiva}} \cdot 100, \quad (3.15)$$

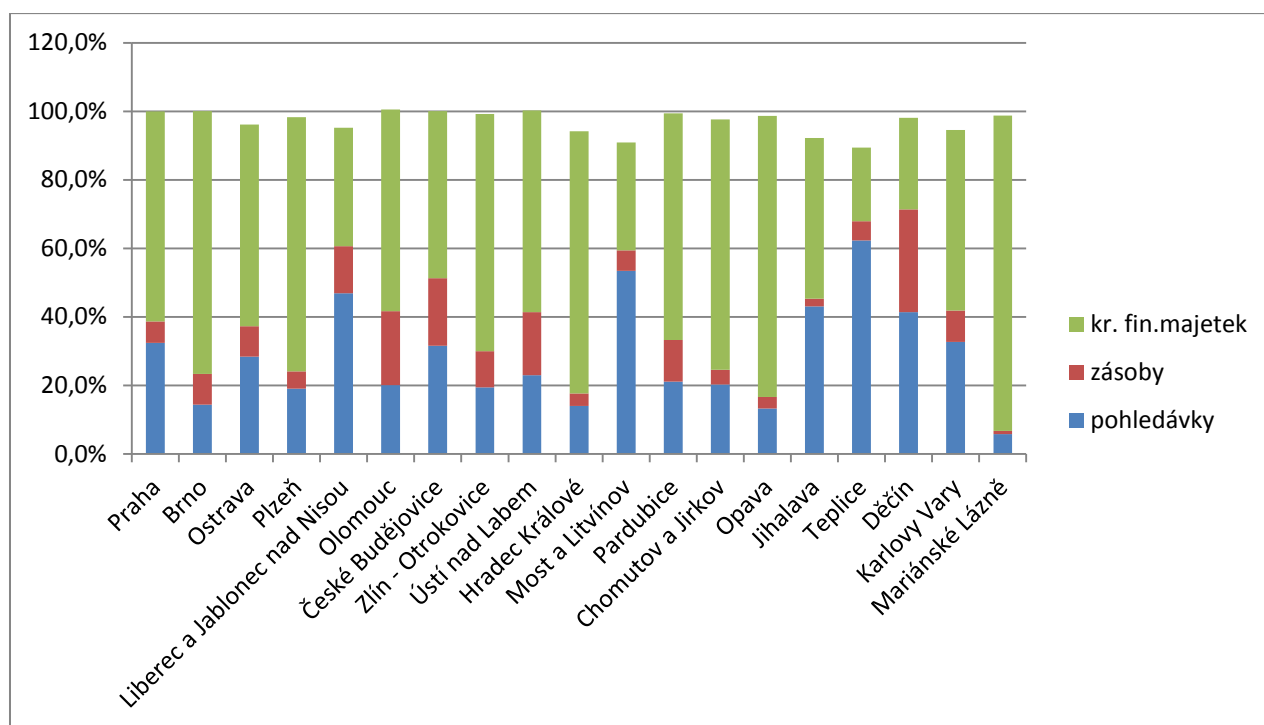
¹⁷ Příloha č. 12 obsahuje tabulku s veškerými zmíněnými ukazateli likvidity. Zelenou barvou jsou vyznačeny hodnoty, které se nachází v optimálních intervalech daných ukazatelů.

$$\text{podíl zásob na OA} = \frac{\text{zásoby}}{\text{oběžná aktiva}} \cdot 100, \quad (3.16)$$

$$\text{podíl krátkodobého fin. majetku} = \frac{\text{krátkodobý finanční majetek}}{\text{oběžná aktiva}} \quad (3.17)$$

Ukazatel podílu pohledávek na OA udává, kolika procenty se pohledávky podílejí na oběžných aktivech. Vhodné je tyto hodnoty porovnat s hodnotami likvidity. U pohledávek, které jsou ve lhůtě splatnosti, by hodnoty ukazatele měly být rostoucí, naopak v případě nedobytných pohledávek ukazatel klesá. Nejvyšší podíl pohledávek na oběžných aktivech vykazuje dopravní podnik ARRIVA TEPLICE (62,3 %), nejméně Městská doprava Mariánské lázně (5,7 %). Obdobným ukazatelem je podíl zásob na OA, ten na rozdíl od přechozího ukazatele, udává, kolika procenty se podílí zásoby na oběžných aktivech (viz Obr. č. 3.29). Nejméně likvidní položkou, tedy zásoby je v největší míře „zatížen“ dopravní podnik v Děčíně.

Obr. č. 3.29 Podíl pohledávek, zásob a krátkodobého finančního majetku na oběžných aktivech



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

- **Ukazatele rentability**

Ukazatele rentability mohou být také považovány za ukazatele výnosnosti. A to hlavně z důvodu, že informují o tom, co vyvolal vložený kapitál. Rentabilitu je možné spočítat pomocí více ukazatelů. Pro analýzu dopravních podniků jsou použity – rentabilita aktiv, dlouhodobých zdrojů, vlastního kapitálu a tržeb. Ukazatele rentability nemají přesně definován optimální interval hodnot, nicméně v tomto případě, čím větší je hodnota, tím je podnik ziskovější. Pro interpretaci výsledku rentability se doporučuje srovnat jednotlivé ukazatele jak z pohledu vývoje v čase, tak také s podniky ve stejném odvětví, tedy v tomto případě s dopravci poskytujícími městskou hromadnou dopravu. Konkrétně devatenácti zvolenými dopravními podniky.

Rentabilita aktiv

Tento ukazatel bývá považován za klíčový, zejména z důvodu, že poměruje čistý zisk (EAT) s celkovými aktivy. Ukazatel informuje, jak byl zhodnocen celkový vložený kapitál bez ohledu na to, z jakých zdrojů byl financován. V práci je použita jedna z možných variant konstrukce vzorce pro výpočet ROA.¹⁸ Tento ukazatel je vhodné srovnat jak v čase, tak také s podniky ve stejném odvětví.

Rentabilitu aktiv lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$ROA = \frac{EAT}{aktiva} \quad (3.17)$$

Rentabilita aktiv bývá v literatuře nazývána také jako rentabilita celkového vloženého kapitálu (Jiříček a Morávková, 2008). Při srovnání s ostatními podniky, tedy podniky ve stejném odvětví nejvyšší hodnoty ROA dosahuje společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. Její průměr tohoto ukazatele za sledované období je 9 %, což značí, že v průměru na 1 Kč zisku připadalo 0,09 Kč čistého zisku. Naopak nejhůře úplně ze všech podniků je dopravce z Mariánských Lázní, kde jeho hodnoty ROA byly -34 %. Celkem u šesti podniků, včetně toho z Mariánských Lázní, nabývá rentabilita aktiv záporných hodnot. Zbylé podniky mají tento ukazatel kladný. U některých je ROA výrazněji vyšší než nula (Plzeňské městské dopravní podniky a.s.), u jiných jen nepatrně (Dopravní podnik města České Budějovice a.s.).

¹⁸ Rentabilita aktiv lze také vypočítat pomocí následujícího vzorce $ROA = \frac{EBIT}{aktiva}$. Tato varianta se ziskem před úroky a zdaněním je vhodná, zejména pokud dochází v průběhu sledovaného období ke změně sazby daně z příjmu (zisku).

Kromě srovnání s podniky, které poskytují stejnou službu, je vhodné srovnat vývoj rentability aktiv také v čase. Nejhuře vyvíjející se dopravní podnik ve srovnání s ostatními, Městský podnik Mariánské Lázně s.r.o., zároveň má nejhorší vývoj v čase. Hodnoty ROA jsou ve všech letech v záporu a k tomu mají klesající vývoj. Dopravce z Děčína také vykazuje ve sledovaném období záporné hodnoty, nicméně oproti Mariánským Lázním je, ale jeho trend kolísavý (od roku 2014 dochází k poklesu).

Rentabilita dlouhodobých zdrojů

Ukazatel rentability dlouhodobých zdrojů lze také najít pod rentabilitou investovaného kapitálu. Ukazatel se používá s cílem zjištění výnosnosti dlouhodobých zdrojů podniku. Jedná se o poměr celkových výnosů od všech investorů a vloženého kapitálu, který je očištěn o krátkodobé zdroje. Právě tento ukazatel vyjadřuje efektivnost hospodaření organizace bez ohledu na původ kapitálu (Dluhošová, 2010).

Rentabilitu dlouhodobých zdrojů lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$ROCE = \frac{EBIT}{vlastní kapitál + dlouhodobé závazky} \quad (3.18)$$

V ukazateli rentability dlouhodobých zdrojů nejlepší hodnoty z vybraných dopravních podniků vykazuje společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o., která obdobně jako v případě ukazatele ROA dvojnásobně převyšuje druhého v pořadí – Plzeňské městské dopravní podniky a.s. (4,79 %). Průměrná hodnota ukazatele ROCE teplického dopravního podniku je 8,88 %. Ze sledovaných dopravních podniků si nejhuře ve všech ukazatelích rentability, což ostatně dokazuje Tab. č. 3.30, vede dopravní podnik v Mariánských Lázních s.r.o. (-25,31 %).

Rentabilita vlastního kapitálu

Tento ukazatel je možné označit za klíčový v rámci všech ukazatelů rentability, zejména tedy pro vlastníky společnosti při hodnocení investic. Díky tomuto ukazateli lze vyjádřit kolik korun vlastního kapitálu připadá na jednu korunu investovaného kapitálu.

Rentabilitu vlastního kapitálu lze vypočítat podle následujícího vzorce:

$$ROE = \frac{EAT}{vlastní kapitál} \quad (3.19)$$

I v tomto ukazateli nejvyšší průměrné hodnoty dosáhla opět společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. (7,45 %). Teplický podnik i v časovém srovnání rentability vlastního kapitálu vykazuje růst. Oproti tomu Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. je opět v záporných číslech a i její časový vývoj tohoto ukazatele značí neustálý pokles.

Rentabilita tržeb

Ukazatel rentability tržeb vyjadřuje, jak je daný podnik ziskový, tedy čím vyšší hodnoty vykazuje, tím výkonnější má management. Pomocí tohoto ukazatele lze měřit efekt tržeb, tedy kolik korun zisku plyne společnosti z jedné koruny tržeb. Pokud dopravní podnik vykazuje dlouhodobě záporné nebo nízké hodnoty, popřípadě dlouhodobě klesající, bylo by pro vedení podniku vhodné zaměřit se na hloubkovou analýzu nákladů společnosti.

Rentabilitu tržeb lze vyjádřit následujícím vztahem:

$$ROS = \frac{EAT}{tržby} \quad (3.20)$$

Za dobře fungující dopravní podniky z pohledu tohoto ukazatele by se daly považovat Dopravní podnik města Brna a.s., Plzeňské městské dopravní podniky a.s., které dosahují oproti ostatním poměrně vysokých hodnot (viz Tab. č. 3.30). Za ziskovější podnik lze také považovat společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. (7,45 %). Naopak nejhorší hodnotu ukazatele ROS má opět dopravní podnik v Mariánských Lázních s.r.o.

V Tabulce č. 3.30 jsou shrnuty veškeré průměrné hodnoty jednotlivých ukazatelů rentability za sledované období 2010 – 2016. Obecně pro ukazatele rentability platí, že čím vyšší hodnota ukazatele, tím lépe na tom podnik z pohledu rentability je. Modrou barvou jsou podbarveny hodnoty, které jsou žádoucí pro vedení společnosti, jedná se o nejvyšší hodnotu daného ukazatele za všechny dopravce. V rentabilitě aktiv, vlastního kapitálu a dlouhodobých zdrojů má nejvyšší hodnoty teplický dopravní podnik. Jen v případě rentability tržeb toto pomyslné prvenství patří dopravnímu podniku v Brně. Naopak červená barva značí hodnoty, kterým by se každé vedení chtělo vyhnout. Nejhuře v rámci srovnání s ostatními dopravci je na tom Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. Dopravní podnik ve všech ukazatelích rentability vykazuje záporné hodnoty, které se pohybují v desítkách procent. Nejen dopravní podnik z Mariánských Lázní, ale dosahuje záporných hodnot. Tento případ je v Tabulce 3.30 u dopravních podniků znázorněn oranžovou barvou. V situaci, kdy všechny hodnoty ukazatelů rentability jsou záporné, se také nachází Dopravní podnik města Děčína a.s.,

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s., Dopravní podnik města Olomouce a.s. a Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. Pouze jedné kladné hodnoty v ukazateli rentability dlouhodobých zdrojů dosahuje Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s., který se také jinak potýká se zápornými hodnotami ve zbylých ukazatelích ziskovosti. Nicméně u dopravce z Liberce a Jablonce nad Nisou jsou záporné hodnoty v blízkosti nuly, oproti ostatním, kteří vykazují špatnou rentabilitu. V českobudějovickém dopravním podniku se vedení také potýká se zápornou hodnotou v případě rentability vlastního kapitálu.

Tab. č. 3.30 Průměrné hodnoty ukazatelů ROA, ROCE, ROE, ROS za sledované období 2010 – 2016 (v %)

Pořadí	Dopravní podnik	ROA	ROCE	ROE	ROS
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	1,01%	2,05%	1,16%	4,40%
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	3,32%	3,81%	3,29%	17,31%
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	0,10%	0,11%	0,10%	0,72%
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	3,76%	4,79%	3,90%	16,41%
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	-0,16%	0,45%	-0,20%	-0,76%
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	-2,42%	-2,87%	-2,75%	-9,42%
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	-1,82%	-2,17%	-2,12%	-5,44%
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	0,11%	0,12%	0,08%	0,34%
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	0,01%	0,19%	-0,05%	0,02%
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	0,19%	0,31%	0,17%	0,78%
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	-1,33%	-1,16%	-1,26%	-2,85%
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	0,39%	0,48%	0,31%	0,88%
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	1,73%	3,25%	2,10%	2,68%
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	0,17%	0,43%	0,39%	1,62%
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	2,78%	2,05%	1,57%	5,58%
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	9,31%	8,88%	7,45%	7,45%
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	-3,95%	-3,63%	-4,17%	-7,12%
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	0,85%	1,28%	0,84%	1,22%
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	-34,39%	-25,31%	-20,40%	-27,34%

Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Z pohledu ukazatelů rentability by se dalo říct, že velmi dobrých výsledků dosahuje plzeňský dopravní podnik, pokud vynecháme ve srovnání společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o., vykazuje bezesporu nejlepší hodnoty. Jen v případě rentability tržeb se řadí za dopravní podnik v Brně. V ukazatelích rentability je na tom také poměrně dobře dopravní podnik v Brně, Jihlavě a Chomutově. Naopak pražský dopravní podnik se v rentabilitě řadí až za tyto zmíněné dopravce.

- ***Ukazatele finanční stability a zadluženosti***

Tyto ukazatele jsou založeny na poměru mezi vlastními a cizími zdroji v podniku. Také bývají označovány za ukazatele solventnosti, tedy v případě likvidace podniku mít schopnost dostát svých závazků. Finanční stabilita je známkou vyrovnaného poměru mezi aktivy a pasivy. Rovněž jako ostatní ukazatele finanční analýzy použité v této práci, jsou hodnoty za sledované období zprůměrovány.

Podíl vlastního kapitálu na aktivech

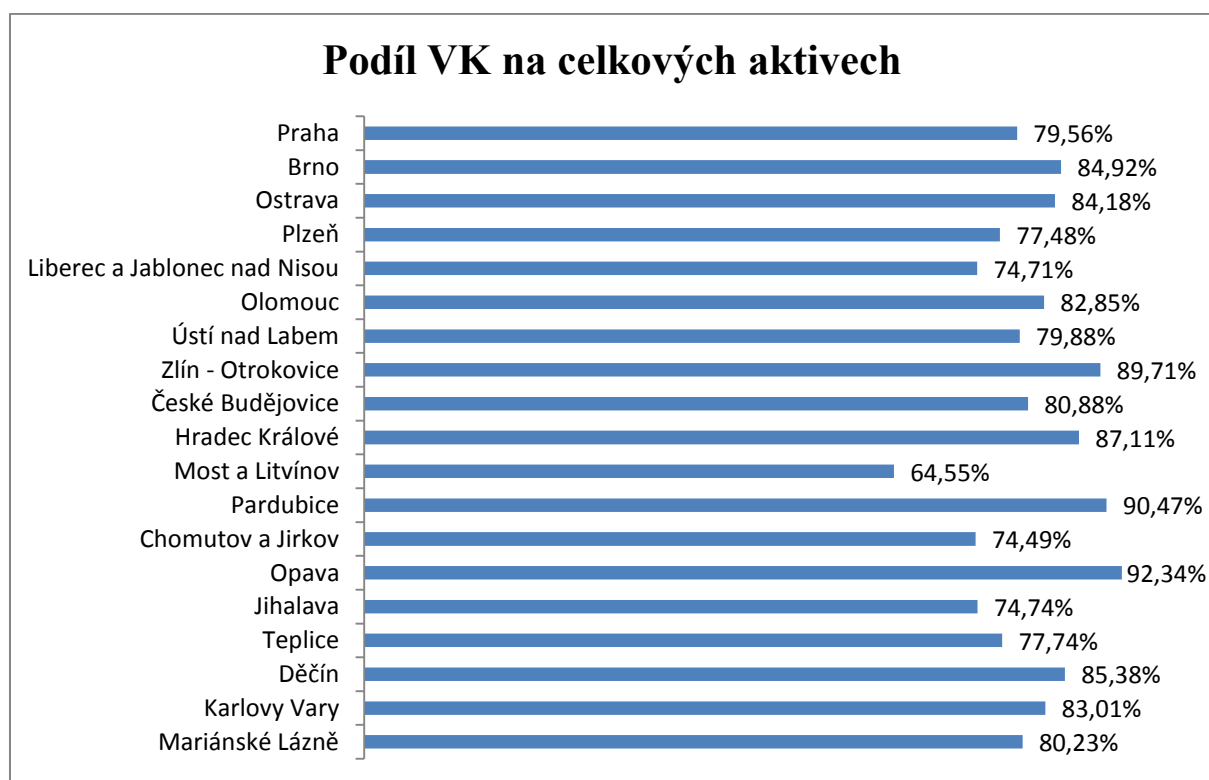
Jiríček a Morávková (2008) tento ukazatel označují za koeficient samofinancování, neboť informuje o výšce samostatnosti podniku. Pro hodnocení finanční situace podniku jsou spolu s ukazatelem celkové likvidity stěžejními ukazateli finanční analýzy.

Jelikož ukazatelem podnik vyjadřuje určitou samostatnost, lze předpokládat, že by měl být výsledek co nejvyšší. Proto v případě, že ukazatel v čase roste, značí to pro společnost lepší vyhlídky do budoucna. Podíl VK na celkových aktivech lze vyjádřit pomocí následujícího vzorce:

$$\text{podíl VK na aktivech} = \frac{\text{vlastní kapitál}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100 \quad (3.21)$$

Výslednou hodnotou je číslo v procentním vyjádření, kdy nejlépe z dopravních podniků na tom je Městský dopravní podnik Opava a.s., který dosahuje podílu vlastního kapitálu na aktivech hodnoty 92,34 %. Devadesáti procentní hranici podílu překračuje ještě Dopravní podnik města Pardubice a.s. (90,47 %). Nejhůře pak na tom je Dopravní podnik města Mostu a Litvínova a.s., který má za sledované období průměrný podíl 64,55 %. Ostatní zbylé dopravní podniky se pohybují v rozmezí 74 – 90 %. V časovém srovnání jednotlivých dopravních podniků žádný dopravce nevykazuje rostoucí vývoj tohoto ukazatele. Oproti tomu tři dopravní podniky, konkrétně v Praze, Liberci a Ústní nad Labem, mají podíl vlastního kapitálu na celkových aktivech klesající tendenci. Zbylé dopravní podniky vykazují kolísavý vývoj, tedy růst i pokles.

Obr. č. 3.31 Podíl vlastního kapitálu na celkových aktivech (v %)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

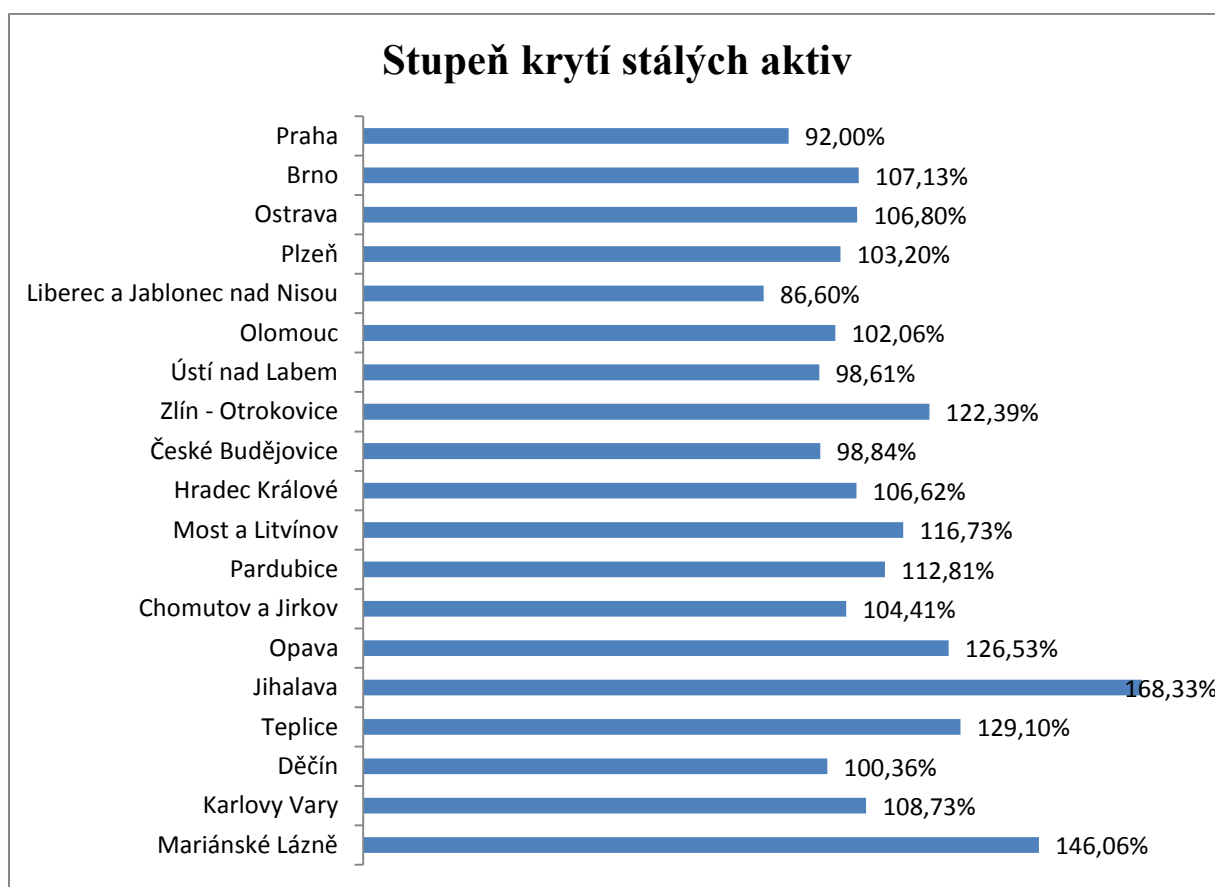
Stupeň krytí stálých aktiv

Dalším ukazatelem z řady ukazatelů finanční stability a zadluženosti je stupeň krytí stálých aktiv. Pro tento ukazatel platí, že nejlepší je výsledná hodnota ve výši 100 %, tento výsledek by znamenal, že je splněno krytí veškerého dlouhodobého majetku dlouhodobým kapitálem. Proto i zde čím větší hodnota, tím lepší je finanční stabilita podniku. Tento ukazatel je možné vypočítat podle následujícího vzorce:

$$\text{stupeň krytí stálých aktiv} = \frac{\text{dlouhodobý kapitál}}{\text{stálá aktiva}} \cdot 100 \quad (3.22)$$

U většiny dopravních podniků je krytí stálých aktiv dlouhodobým kapitálem splněno z více než sta procent. Výsledné hodnoty je možné vidět v následujícím obrázku (Obr. č. 3.32).

Obr. č. 3.32 Stupeň krytí stálých aktiv (v %)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Nejvyšší hodnotu a to 168,33 % vykazuje dopravní podnik z Jihlavy. Stupeň krytí pod 100 % mají pouze čtyři dopravní podniky, konkrétně nejnižší v Liberci, Praze, Ústí nad Labem a v Českých Budějovicích.

Ke dvěma výše zmíněným ukazatelům finanční stability a zadluženosti se vážou tři doplňující ukazatele, které je možné vyjádřit pomocí následujících vzorců:

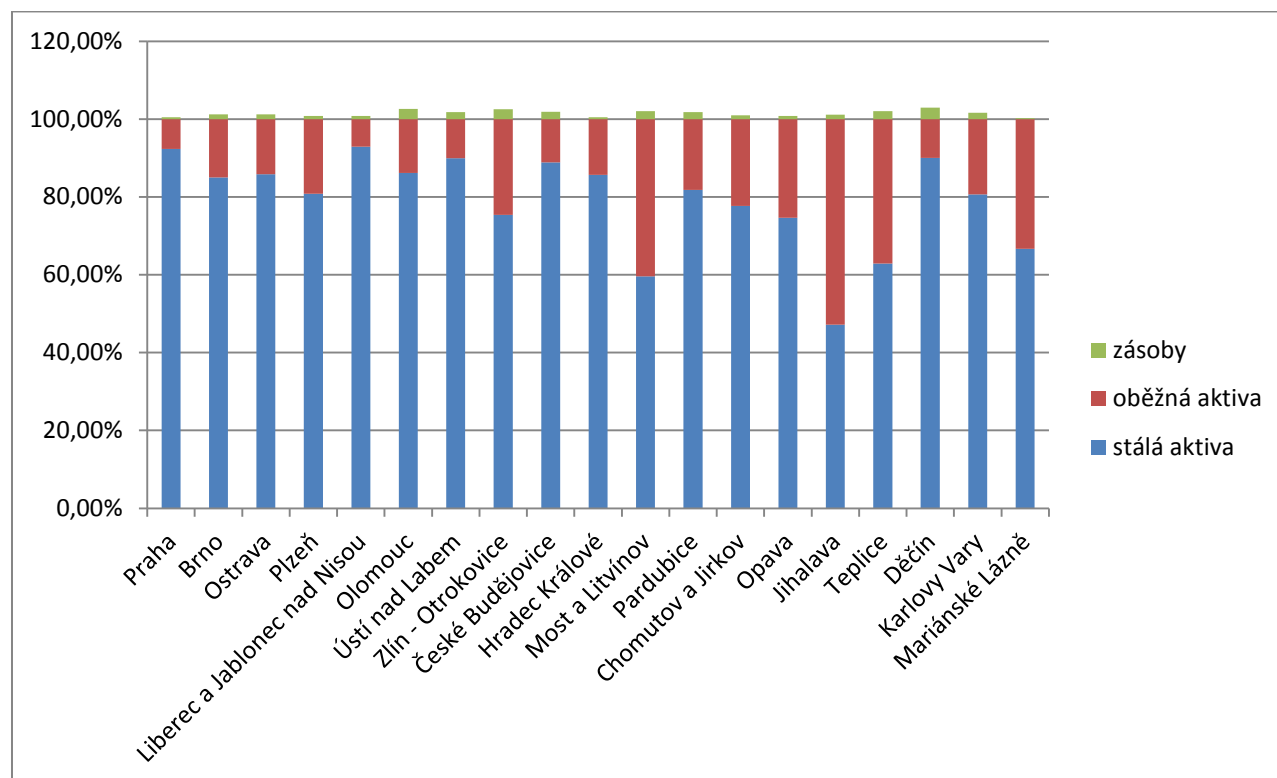
$$\text{podíl stálých aktiv} = \frac{\text{stálá aktiva}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100, \quad (3.22)$$

$$\text{podíl oběžných aktiv} = \frac{\text{oběžná aktiva}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100, \quad (3.23)$$

$$\text{podíl zásob} = \frac{\text{zásoby}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100. \quad (3.24)$$

Doplňující ukazatele poskytují ucelený pohled na strukturu majetku daného podniku. Na následujícím Obrázku č. 3.33 je možné vidět, že u všech dopravních podniků jsou celková aktiva tvořena převážně těmi stálými. Pouze v případě Jihlavského dopravního podniku je procentní podíl oběžných a stálých aktiv poměrně vyrovnan.

Obr. č. 3.33 Podíl zásob, stálých a oběžných aktiv na celkových aktivech (v %)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

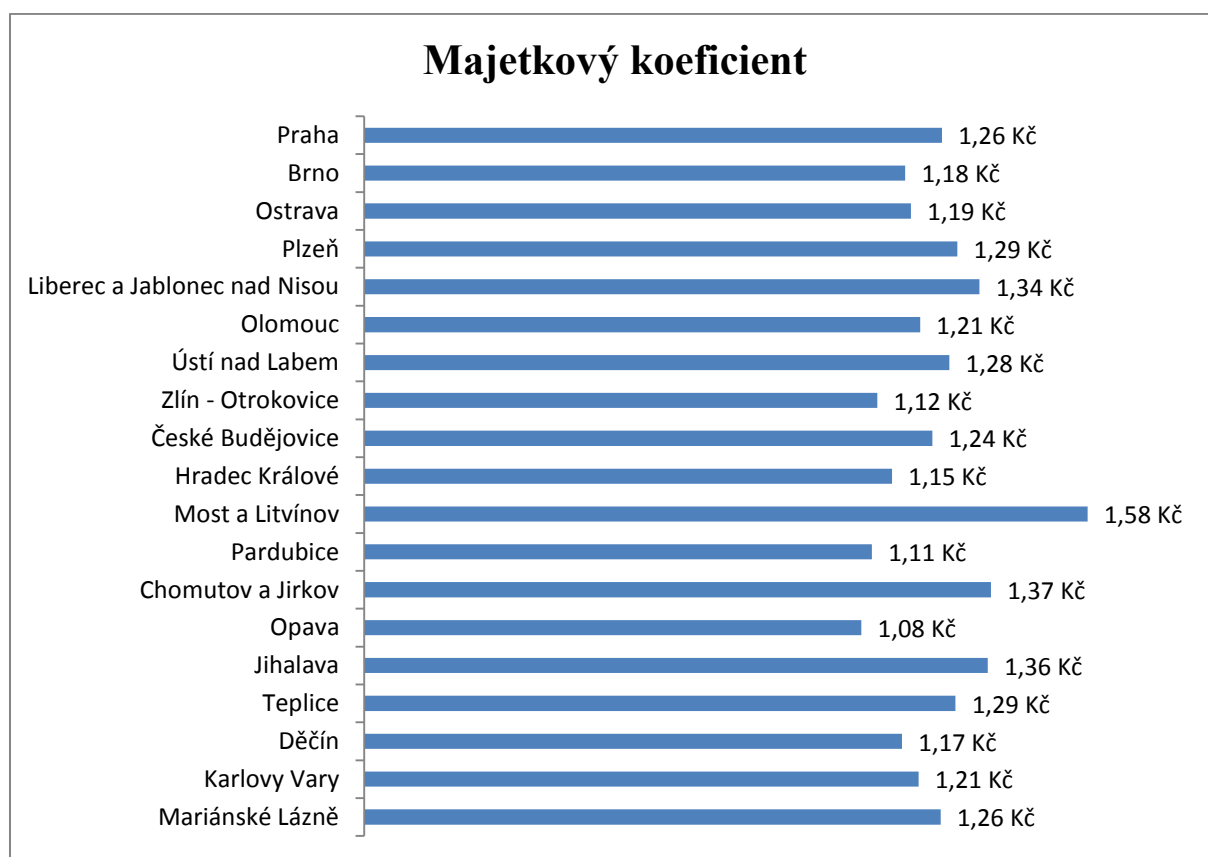
Finanční páka

Finanční páka neboli majetkový koeficient slouží k určení optimální velikosti zadlužení. Výsledek tohoto ukazatele je tím vyšší, čím vyšší je podíl cizích zdrojů na celkovém financování. Tato skutečnost je dána tím, že se jedná o převrácený vztah koeficientu samofinancování. Tedy lze ho vyjádřit jako:

$$finanční\ páka = \frac{celková\ aktiva}{vlastní\ kapitál} \quad (3.25)$$

Jinak řečeno, tento ukazatel informuje, kolik korun majetku firmy připadá na jednu korunu vlastního kapitálu.

Obr. č. 3.34 Majetkový koeficient (v Kč)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Z Obrázku č. 3.34 je patrné, že největší zadlužení z těchto dopravních podniků připadá na dopravní podnik zabezpečující MHD v Mostě a Litvínově. Jinak řečeno 1,58 Kč celkových aktiv připadá na 1 Kč vlastního kapitálu. Všechny podniky vykazují hodnoty majetkového koeficientu vyšší než 1 Kč, nejbližší právě 1 Kč je opavský dopravní podnik, kde na 1 Kč vlastního kapitálu připadá 1,08 Kč celkových aktiv.

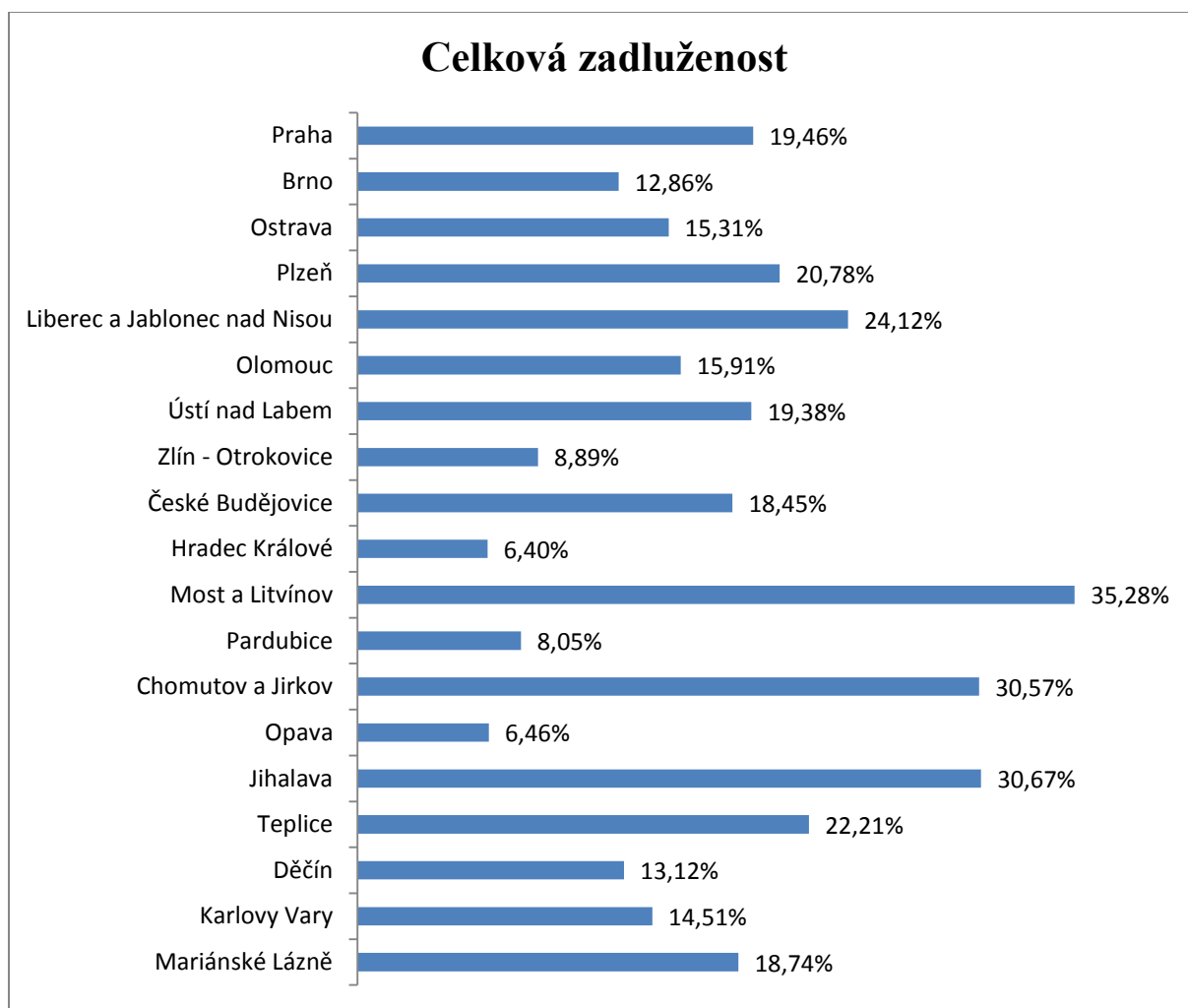
Ukazatel celkové zadluženosti

Ukazatel celkové zadluženosti neboli věřitelského rizika je základním ukazatelem zadluženosti. Nemá přesně optimální výšku výsledné hodnoty, z pohledu věřitelů by měla být hodnota co nejnižší. Autoři Jiříček a Morávková (2008) uvádějí, že podle zlatého pravidla by se hodnota měla pohybovat na úrovni 50 %, ale zároveň dodávají, že v českých podmínkách málokterá společnost toto dodrží. K hodnocení finančního zdraví podniku pomocí celkové zadluženosti je vhodné srovnat s výslednými hodnotami rentability. Celkovou zadluženost je možné vypočítat podle následujícího vzorce:

$$\text{celková zadluženost} = \frac{\text{cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100 \quad (3.26)$$

Ani v případě dopravních podniků neplatí zmíněné zlaté pravidlo. Všechny podniky se nacházejí pod 50 %. Nejvyšší hodnotu tohoto ukazatele vykazuje Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (35,28 %). Naopak nejmenší celková zadluženost připadá na Královehradecký dopravní podnik (viz Obr. č. 3.35).

Obr. č. 3.35 Celková zadluženost dopravních podniků (v %)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Čím vyšší hodnotu celkové zadluženosti dopravní podnik vykazuje, tím vyšší riziko to přináší věřitelům. Z hlediska času je možné ukazatel celkové zadluženosti rozdělit na další dva ukazatele a to dlouhodobou a běžnou zadluženost.

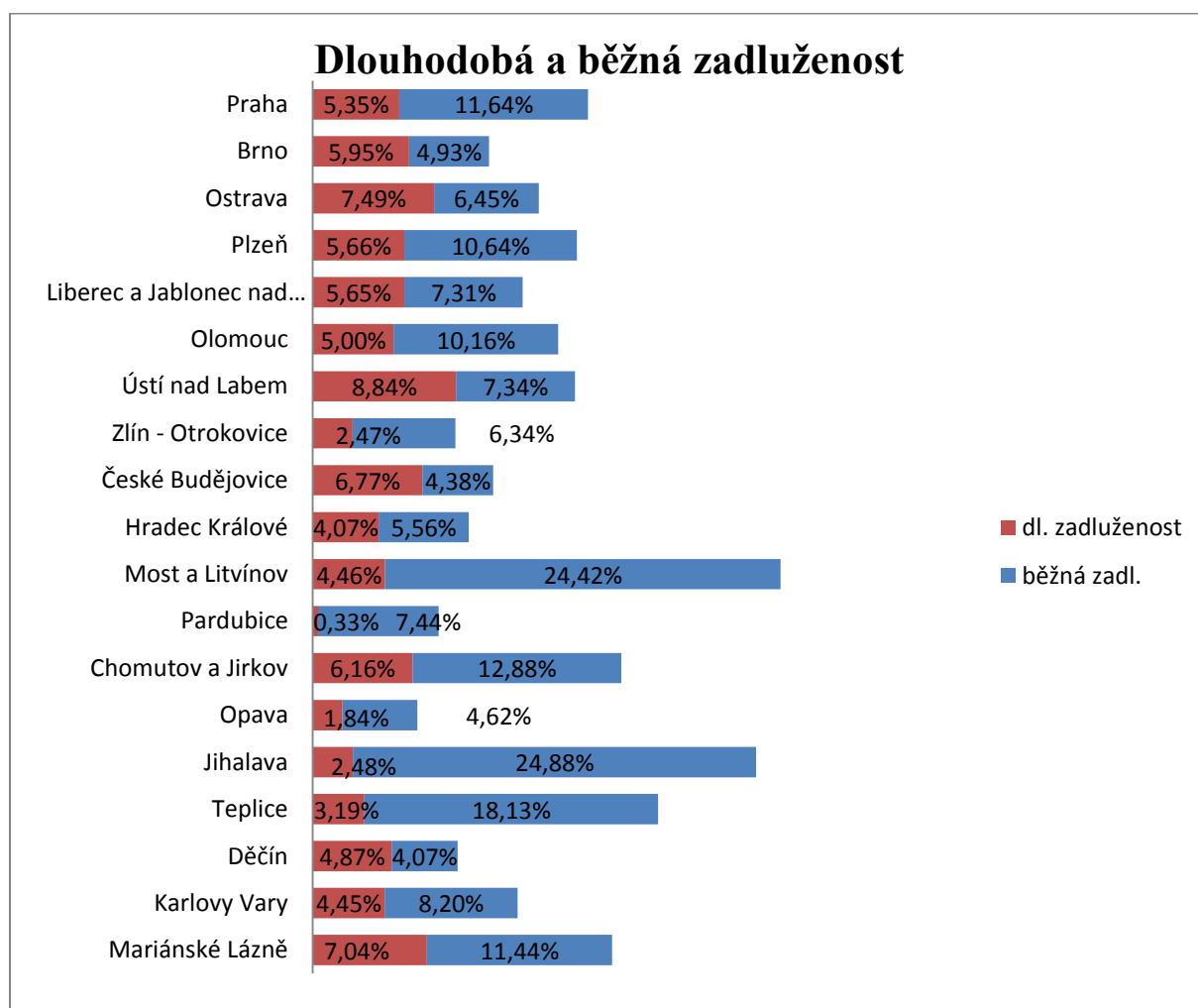
Dlouhodobou zadluženost lze vyjádřit následujícím vztahem:

$$\text{dlouhodobá zadluženost} = \frac{\text{dlouhodobý cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100 \quad (3.27)$$

Doporučená hodnota ukazatele je pod hranicí 25 %. Pomocí tohoto ukazatele by se mělo dát najít přijatelnou míru mezi krátkodobým a dlouhodobým financováním. K doplnění dlouhodobé zadluženosti slouží právě ukazatel té běžné, jelikož vyjadřuje poměr mezi krátkodobým cizím kapitálem a celkovými aktivy (viz Vzorec 3.28).

$$\text{běžná zadluženost} = \frac{\text{krátkodobý cizí kapitál}}{\text{celková aktiva}} \cdot 100 \quad (3.28)$$

Obr. č. 3.36 Dlouhodobá a běžná zadluženost



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Z Obrázku č. 3.36 je patrné, že nejvyšší běžnou zadluženost vykazují dopravci z Jihlavy a Mostu. Naopak nejnižší hodnoty má dopravní podnik z Děčína (4,07 %). U ukazatele dlouhodobé zadluženosti nejvyšší hodnoty připadají na Ostravský podnik (7,44 %), na opačném konci jsou Pardubice, které vykazují zadluženost pouze 0,33 % (viz Obr. č. 3.36).

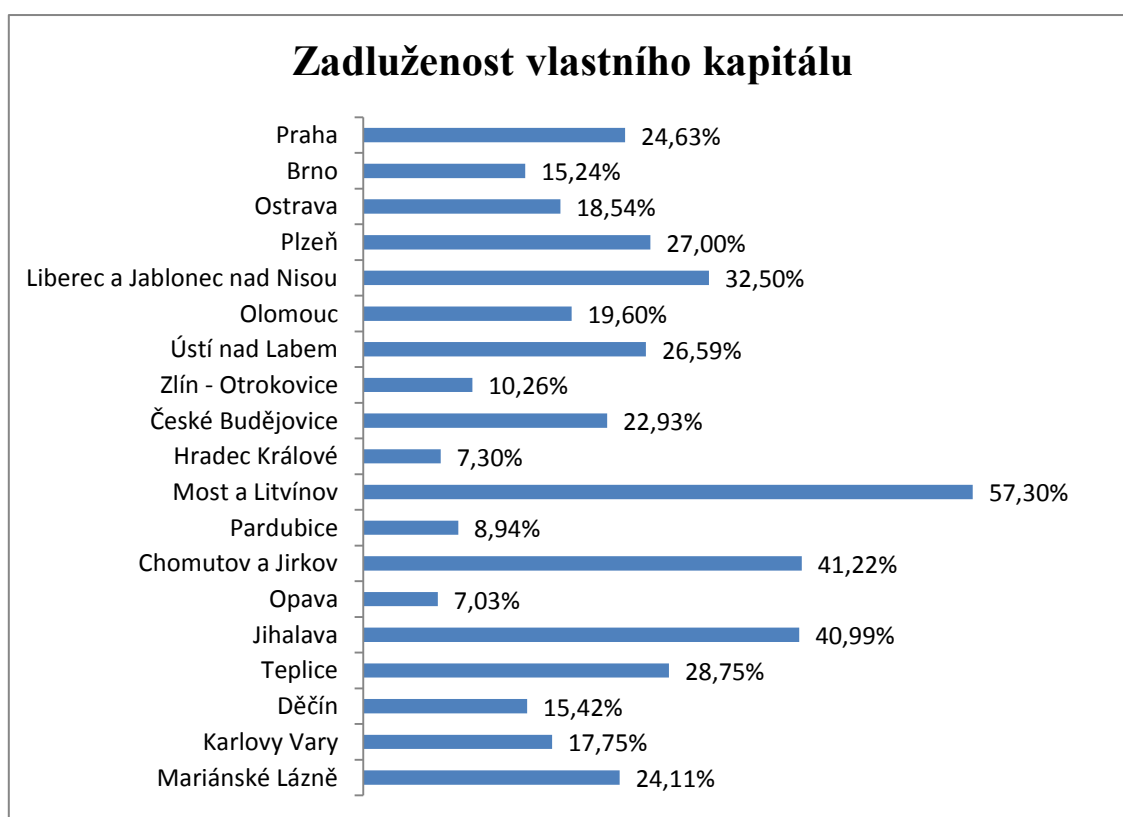
Ukazatel zadluženosti vlastního kapitálu

Posledním použitým ukazatelem z řad ukazatelů zadluženosti a finanční stability je ukazatel zadluženosti vlastního kapitálu, který je možný vypočítat na základě vzorce:

$$\text{zadluženost vlastního kapitálu} = \frac{\text{cizí kapitál}}{\text{vlastní kapitál}} \cdot 100 \quad (3.29)$$

Pro objektivní zhodnocení tohoto ukazatele existuje několik důležitých skutečností, na které je potřeba brát zřetel. Jednak se jedná o životní fázi daného podniku, a také záleží na postoji vlastníků k riziku. U stabilních společností se doporučuje optimální rozpětí hodnot mezi 80 % – 120 %.

Obr. č. 3.37 Dlouhodobá a běžná zadluženost



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Doporučené hodnoty pro stabilní společnost nedosahuje žádný dopravní podnik. Hranici přes 50 % překračuje pouze dopravní podnik poskytující MHD na území Mostu a Litvínova. Nejnižší zadluženost vlastního kapitálu vykazuje opavský dopravní podnik (viz Obr. č. 3.37).

- ***Ukazatele aktivity***

Posledním zvoleným poměrovým ukazatelem finanční analýzy jsou ukazatele aktivity, pomocí kterých je možné měřit schopnost podniku využívat vložených prostředků. Ukazatele vyjadřují rychlost a dobu obratu aktiv. Veškeré uvedené hodnoty jsou zprůměrovány za sledované období 2010 – 2016.

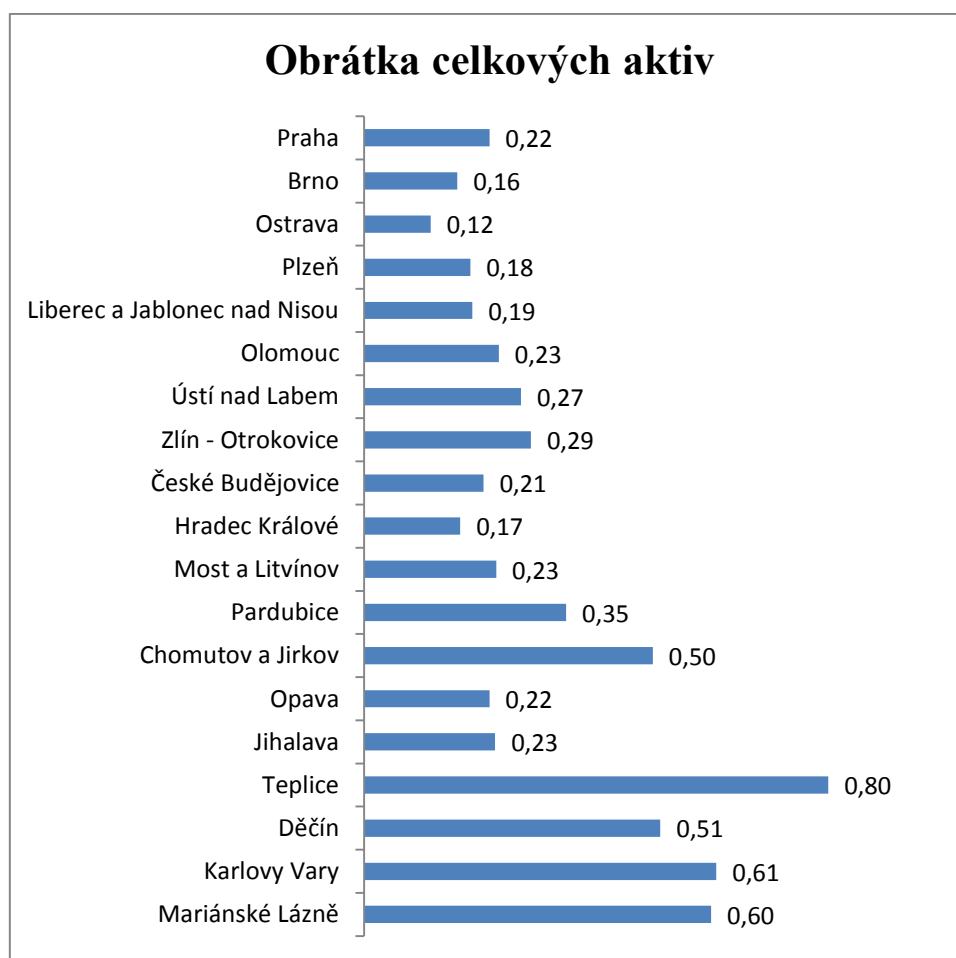
Ukazatel rychlosti celkových aktiv

Obrat celkových aktiv lze označit za nejkompexnější ukazatel aktivity. Výsledná hodnota udává, kolikrát se majetek přemění na hotové peníze za určité časové období. Proto čím vyšší je výsledná hodnota, tím efektivněji je využíván podnikový majetek. Doporučená hodnota je alespoň 1. Obrátka celkových aktiv je poměrem tržeb k celkovým aktivům, což značí vzorec 3.30.

$$\text{obrátka celkových aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{celková aktiva}} \quad (3.30)$$

Doporučenou hodnotu nesplňuje ani jeden dopravní podnik, u všech dopravců je obrátka celkových aktiv pod doporučenou hraniční hodnotou (viz Obr. č. 3.38). Nejefektivněji majetek využívá společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o., která vykazuje průměrnou hodnotu ve výši 0,80. V roce 2016 dopravní podnik v Mariánských Lázních dosahoval nejvyšší obrátky celkových aktiv ze všech dopravních podniků, jeho hodnota se nacházela na úrovni průměru teplického dopravce, tj. 0,80. Nejnižší obrat celkových aktiv připadá na Dopravní podnik Ostrava a.s. (0,12), u kterého v průběhu let dochází k neustálému poklesu.

Obr. č. 3.38 Obrátka celkových aktiv



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

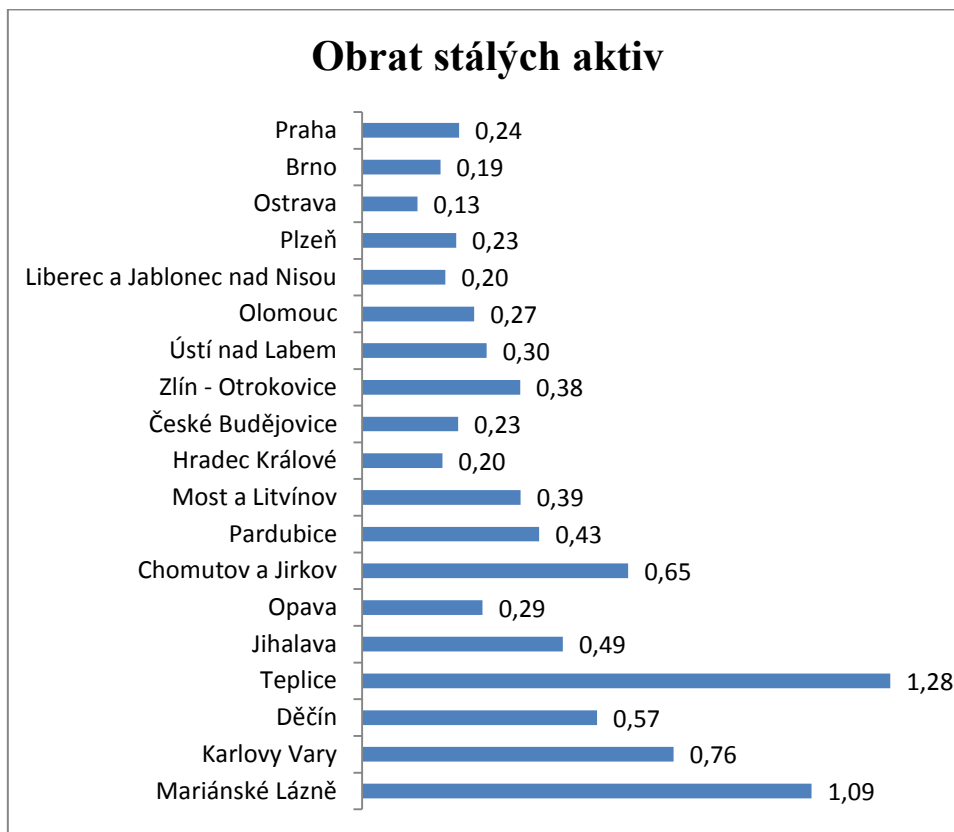
Obrat stálých aktiv

K hodnocení dopravních podniků je také vhodné z hlediska ukazatelů aktivity vyjádřit ukazatel rychlosti obratu stálých aktiv, pomocí kterého lze určit efektivnost využívání dlouhodobého majetku. U tohoto ukazatele je potřeba počítat s faktorem času, proto nízká nebo klesající hodnota může být následkem probíhající investice, která prozatím nepřináší žádoucí efekt, očekávaný v budoucnu. Výsledná hodnota tohoto ukazatele je také ovlivněna zvoleným způsobem odepisování majetku. Tento ukazatel je možné vyjádřit následujícím vztahem:

$$\text{obrat stálých aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{stálá aktiva}} \quad (3.31)$$

Čím vyšší hodnoty ukazatele vycházejí, tím lépe podnik hospodaří s majetkem. I v případě obratu stálých aktiv připadá nejvyšší hodnota na teplický dopravní podnik (1,28). Za tímto dopravcem se nad hranici jedné nachází také ještě Městský dopravní podnik Mariánské Lázně (1,09).

Obr. č. 3.39 Obrat stálých aktiv



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Z Obr. č. 3.39 vyplývá skutečnost, že nejméně efektivně s dlouhodobým majetkem nakládá ostravský (0,13) a také brněnský dopravní podnik (0,19). V případě Dopravního podniku Ostrava se jedná o klesající vývoj v průběhu sledovaného období, v Brně je vývoj spíše kolísavý. Přestože teplický dopravní podnik vykazuje nejvyšší hodnotu, v posledních třech letech dochází rovněž k poklesu. Oproti tomu v Mariánských Lázních se daří efektivně využívat dlouhodobý majetek, tedy investice se vyplácí, ve sledovaném období dochází k růstu tohoto ukazatele.

Druhou skupinu ukazatelů aktiv tvoří ukazatele doby obratu, které vyjadřují počet dnů, ve kterých dojde k přeměně dané položky na hotovost.

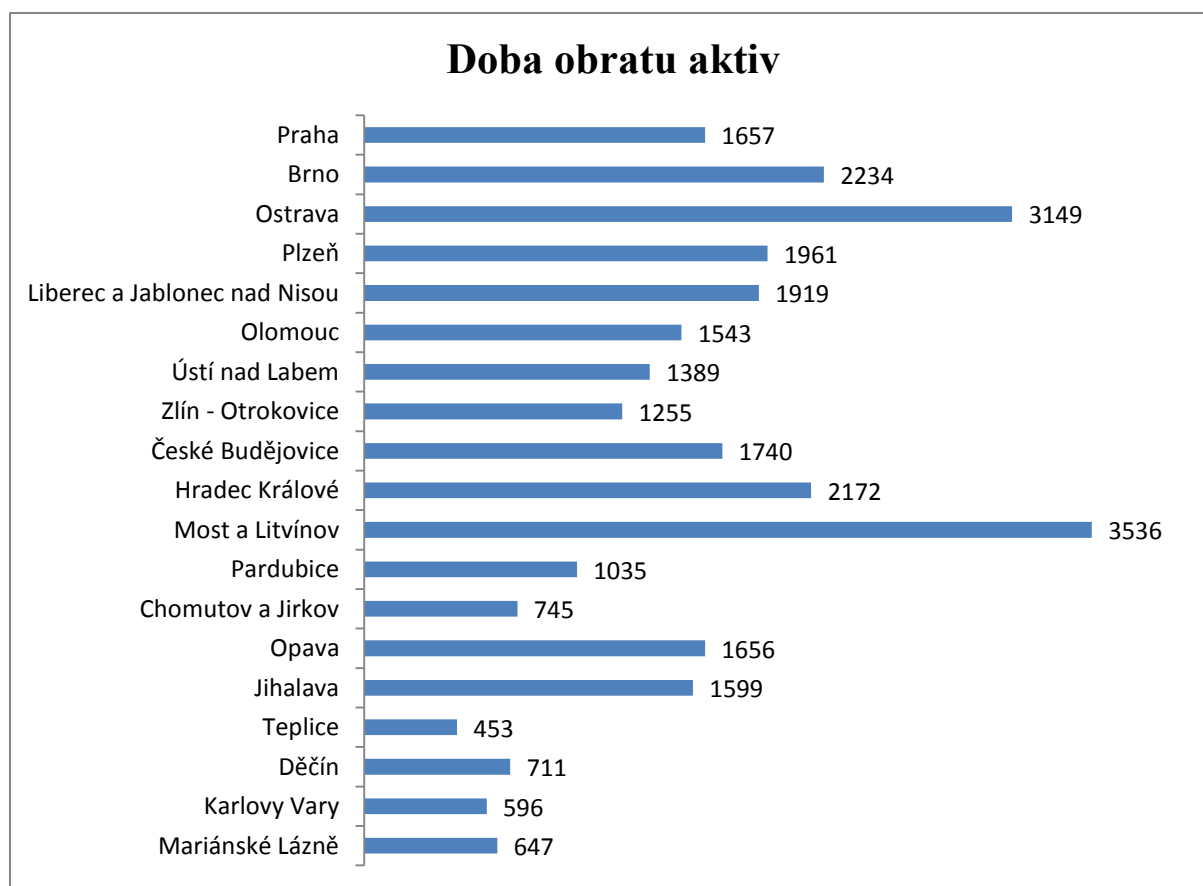
Doba obratu aktiv

Tento ukazatel je vytvořen převrácením vzorce obrátky celkových aktiv, tj. za jakou dobu dojde k obratu celkových aktiv ve vztahu k podnikovým tržbám. Tedy vzniká vztah:

$$\text{doba obratu aktiv} = \frac{\text{celková aktiva} \cdot 360}{\text{tržby}} \quad (3.32)$$

Pro společnost je v případě tohoto ukazatele nejlepší, co nejkratší doba obratu. Nejkratší doba obratu aktiv připadá na společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o., u které trvá obrat 453 dní. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. vykazuje nejdelší dobu obratu a to 3 536 dní, což je skoro 10 let na obrat aktiv. Ostravský dopravní podnik potřebuje na obrat aktiv v průměru téměř 9 let, vysoký počet dní vykazuje také Dopravní podnik města Brna a.s. (viz Obr. č. 3.40).

Obr. č. 3.40 Doba obratu aktiv (ve dnech)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

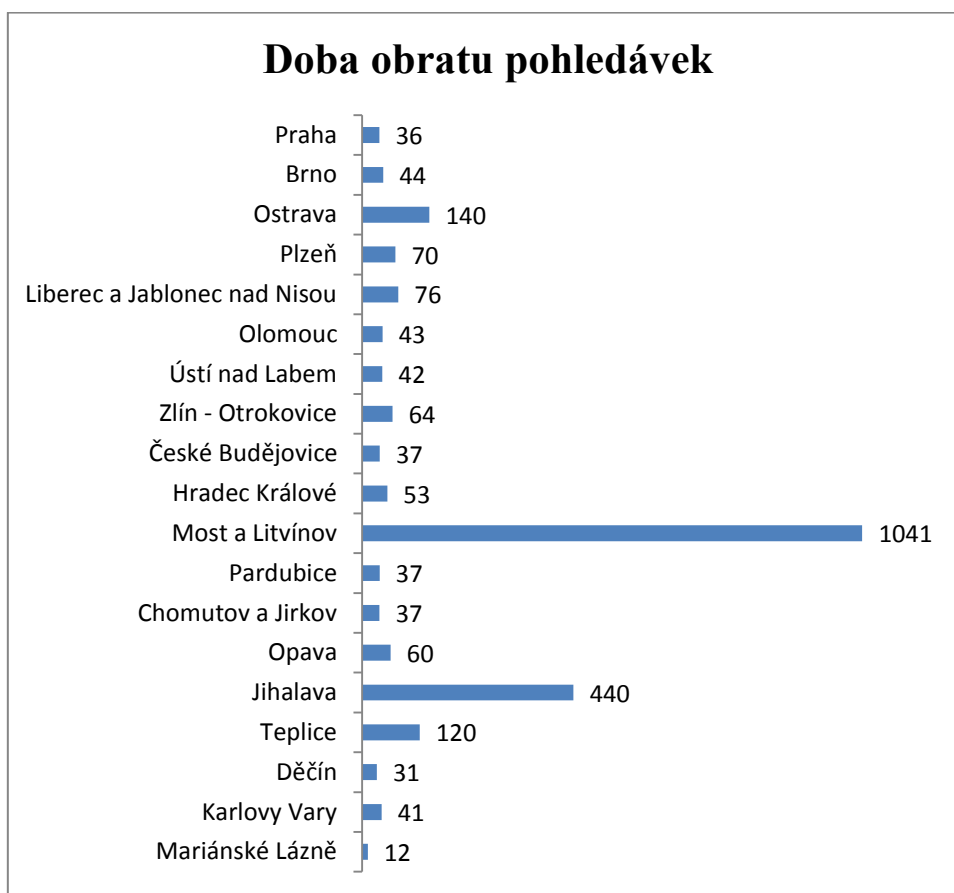
Doba obratu pohledávek

Tento ukazatel vypovídá o době splatnosti pohledávek, neboli za jak dlouho společnosti v průměru zákazník zaplatí. S platbou zákazníka souvisí to, jak dlouho jsou v pohledávkách vázány podnikové finance. Z toho vyplývá, že neoptimálnější je co nejkratší doba obratu pohledávek. Tento ukazatel lze vyjádřit pomocí následujícího vzorce:

$$\text{doba obratu pohledávek} = \frac{\text{pohledávky} \cdot 360}{\text{tržby}} \quad (3.33)$$

Výsledné hodnoty tohoto ukazatele u jednotlivých dopravců jsou velmi různorodé, o čemž svědčí i následující Obrázek č. 3.41.

Obr. č. 3.41 Doba obratu pohledávek (ve dnech)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. má velmi dlouhou dobu finanční prostředky vázány ve formě pohledávek, neboť doba obratu je 1 041 dní, což představuje skoro 3 roky,

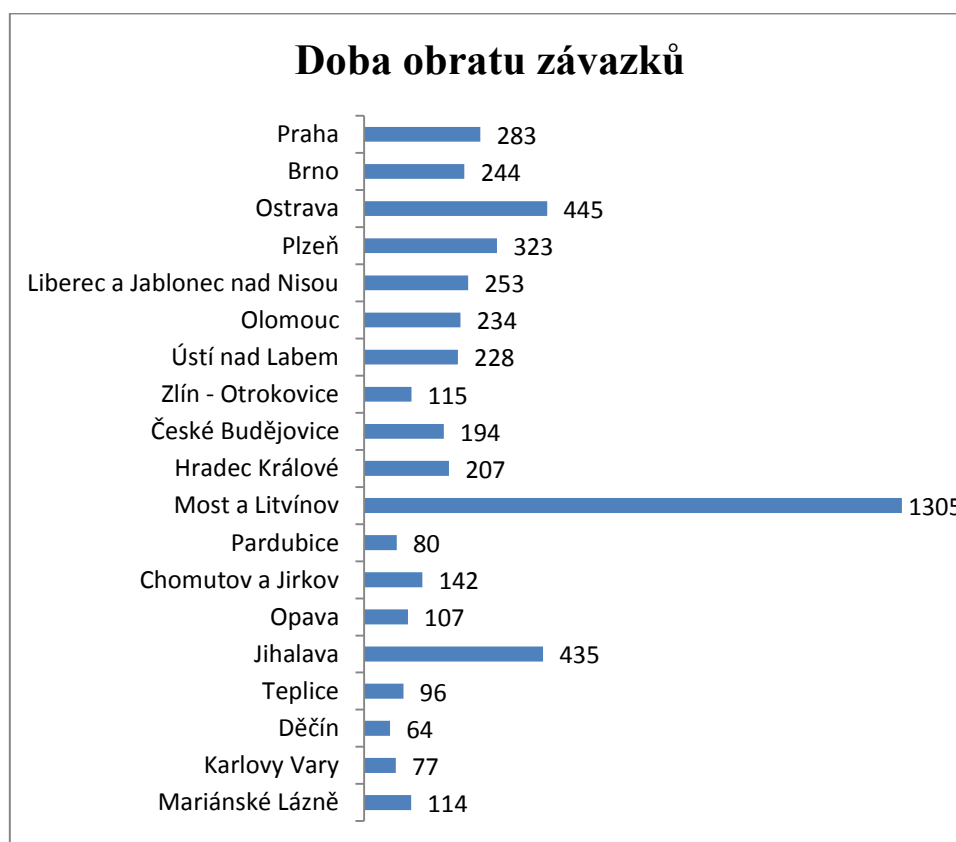
než se jim navrátí finanční prostředky. Velký počet dní vykazuje také ještě jihlavský dopravní podnik (440 dní). Čtyři měsíce respektive přes čtyři měsíce musí na zaplacení čekat jihlavský a ostravský dopravní podnik. Naopak velmi příznivou hodnotu doby obratu pohledávek má Městský dopravní podnik Mariánské Lázně s.r.o., u kterého jsou v průměru finance v pohledávkách vázány pouze 12 dní.

Doba obratu závazků

Neméně důležitým ukazatelem je doba obratu závazků. Tak jako ke každé společnosti patří určité pohledávky, tak také musí sama společnost platit za své závazky. Platební morálka vůči věřitelům by měla být na stabilní úrovni, vhodné je, aby doba obratu byla přinejmenším na úrovni doby obratu pohledávek. Dobu obratu závazků je možné vyjádřit následujícím vztahem:

$$\text{doba obratu závazků} = \frac{\text{závazky} \cdot 360}{\text{tržby}} \quad (3.34)$$

Obr. č. 3.42 Doba obratu závazků (ve dnech)



Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Nejdelší doba splatnosti závazků připadá na Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (1 305 dní). Dopravní podnik nicméně splňuje skutečnost, že doba obratu závazků je na podobné úrovni jako doba obratu pohledávek. U ostatních dopravních podniků porovnání doby obratu pohledávek a doby obratu závazků, právě doba obratu závazků překračuje i několikanásobně výsledné hodnoty doby obratu pohledávek (viz Obr. č. 3.42). Nejnižší dobu splatnosti, 64 dní, vykazuje dopravní podnik z Děčína.

4 ZHODNOCENÍ HOSPODAŘENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ VE VYBRANÝCH MĚSTECH ČR

Poslední kapitola bude věnována zhodnocení zjištěných poznatků z předešlé kapitoly. Na základě použitých kritérií bude možné posoudit, který dopravní podnik si vede lépe, a který naopak o něco hůř. Většina zvolených dopravních podniků poskytuje městskou hromadnou dopravu na území statutárních měst České republiky, výjimkou je společnost působící v Mariánských Lázních. Ostatní poskytovatelé MHD zajišťují tuto službu alespoň v jednom statutárním městě. S hodnocením dopravců na základě zmíněných kritérií je potřeba brát v úvahu také základní charakteristiky jakými mohou být počet obyvatel, kteří představují potenciální cestující a zároveň jsou v celé práci dopravní podniky řazeny právě podle počtu obyvatel, dále se jedná o rozlohu obhospodařovaného území a také zapojení daného dopravního podniku do integrovaného dopravního systému, kterému je v současné době v krajích věnována docela velká pozornost. Městská hromadná doprava má na území České republiky bohatou historii, první zmínky sahají do roku 1869. Tímto rokem započal systém MHD, v tehdejší podobě, v Brně. Z vybraných měst byla nejpozději městská hromadná doprava zavedena v chomutovské aglomeraci Jirkov (1980). Poskytovateli MHD jsou dopravní podniky, které svou současnou právní subjektivitu získaly založením akciové společnosti popřípadě společnosti s ručením omezeným.

4.1 Zhodnocení provozních a výkonových kritérií

Informace týkající se provozních a výkonových kritérií byly čerpány z Výročních zpráv Sdružení dopravních podniků České republiky za sledované období. Data provozního charakteru dávají povědomí o tom, jak a v jakém rozsahu dopravní podnik obhospodařuje území města. Díky vykazovaným údajům mající výkonový charakter lze sledovat, jestli daný dopravní podnik smysluplně provozuje svou činnost, respektive zda je MHD využívanou službou.

4.1.1 Provozní kritéria

Za provozní kritéria byly zvolené takové charakteristiky, které ovlivňují chod společnosti především po technické stránce. K zajištění dopravní obslužnosti dopravci využívají různé typy a také počty dopravních prostředků. Ve všech městech funguje autobusová doprava, ostatní dopravní prostředky již všechny dopravní podniky k obsluze nevyužívají, konkrétně je ve 13 městech trolejbusová a v 7 tramvajová doprava. Počet dopravních prostředků souvisí

jednak s počtem linek, ale také s rozlohou území, délkou linek a bezpochyby také s počtem obyvatel. Z pohledu rozlohy, počtů obyvatel, počtu linek a prostředků veškerá „nej“ patří Dopravnímu podniku hl. města Prahy a.s. Obecně lze říct, že vše souvisí a navazuje na sebe.

K porovnání hustoty dopravní sítě městské hromadné dopravy ve zvolených městech, byl použit Vzorec č. 3.3, na základě kterého bylo zjištěno, že největší hustotu dopravní sítě vykazuje město Teplice (20,7 km/km²). V případě Teplic ale nelze jednoznačně určit, zda zveřejňovaný údaj ohledně délky linek je pouze za linky ve městě, nebo obhospodařují i jeho okolí. Nicméně u všech dopravních podniků byly použity stejné údaje, což platí i pro údaj o rozloze města. Naopak nejmenší hustota dopravní sítě je ve městě Děčín, zejména protože ve městě dopravní podnik provozuje pouze autobusové spoje a jejich délka je oproti ostatním městům nejkratší. Hustota dopravní sítě v Teplicích je více jak dvakrát větší, než vykazuje město Pardubice (7,3 km/km²), které se umístilo na pomyslném druhém místě. Pokud by se srovnávaly čtyři největší města (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň), tak v hustotě dopravní sítě vede město Ostrava, hustota všech těchto čtyř měst se pohybuje v rozmezí 4,2 – 4,7 km/km², což znamená v porovnání s ostatními městy poměrně vysokou hustotu systému městské hromadné dopravy. V rámci hustoty jednotlivých linek má Ostrava spolu s Prahou nejvyšší hustotu tramvajových linek (1,1 km/km²), v Brně a Plzni je tato hustota nižší.

K tomu, aby mohl podnik fungovat, potřebuje také zaměstnance, bez kterých by nebyl schopen plnit své poslání, kterým je zajištění městské hromadné dopravy. Asi každého napadne, že nejvíce zaměstnanců připadá na pražský dopravní podnik. Celkový počet zaměstnanců je bezesporu nejvyšší ze všech dopravních podniků, v rámci přepočteného stavu řidičů se také jedná o nejvyšší hodnotu, nicméně v poměrovém vyjádření pražský dopravní podnik vykazuje nejmenší podíl řidičů – 39,08 %. Největší podíl řidičů připadá na dopravní podnik z Teplic. V absolutním vyjádření nejméně zaměstnanců vykazuje Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o., u tohoto dopravní podniku to má spojitost jednak s délkou a počtem linek a také počtem obyvatel. V případě Brna a Ostravy se poměr řidičů a zaměstnanců pohybuje na úrovni 50 %.

Jelikož dopravní podniky nemají v rámci výročních zpráv přesně daný formát, co musí zveřejnit, je na každém, co uzná za nutné nebo vhodné zveřejnit. Proto se může stát, že některé informace nezveřejňují všichni dopravci. Toto se týká například údajů ohledně průměrné vzdálenosti zastávek, tato informace je dohledatelná pouze u společností Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. a Dopravní podnik Ostrava a.s.

Tab. č. 4.1 Průměrná vzdálenost zastávek a stanic MHD (v metrech)

Pořadí	Dopravní podnik	autobusy	tramvaje	trolejbusy	metro
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	596	525	-	1122
2.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	741	621	525	-

Zdroj: Statutární město Ostrava. *Informace o dopravě v Ostravě*. [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odborny-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave>. Vlastní zpracování.

Zdroj: Technická správa komunikací hl. m. Prahy. *Ročenka dopravy, Praha*. [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/rocenky>. Vlastní zpracování.

Z této Tabulky č. 4.1 je patrné, že kratší vzdáleností zastávek disponuje pražská městská hromadná doprava. U obou měst je tendence zkracování průměrné vzdálenosti jednotlivých zastávek.

4.1.2 Výkonová kritéria

Výkonová kritéria se vážou na přepravní a dopravní výkony. Právě díky přepravním výkonům je možné posoudit, jestli je o městskou hromadnou dopravu v daném rozsahu zájem, nebo nikoliv. K objektivnějšímu vyjádření, jak je MHD ve městě využívána, je vhodný přepočít na jednoho obyvatele. Právě na základě tohoto vyjádření, patří mezi nejvyužívanější pražská městská hromadná doprava, kdy na jednoho obyvatele připadá 1 087 cestujících. Zájem o MHD je rovněž u obyvatel Brna (935 cestujících na jednoho obyvatele). S nejmenším zájmem o tuto službu, v rámci hodnocených dopravních podniků, se potýká dopravce v Chomutově a Jirkově, kde připadne na jednoho obyvatele pouze 82 cestujících. Malý zájem je také u ostravských obyvatel, kde přestože Ostrava je třetím největším městem, na jednoho obyvatele připadá 319 cestujících. Oproti tomu v Plzni, která je čtvrtým největším městem, je jednak přepraveno více cestujících a také na jednoho obyvatele připadá skoro jednou tolik cestujících než v Ostravě. Výsledná hodnota přepočtu cestujících na obyvatele může být jednak ovlivněna metodikou vykazování počtu přepravených osob, a také počtem obyvatel, kteří jsou uživatelem této služby.

Dopravní výkony jsou vyjádřeny v místových a vozových kilometrech. Tyto statistické údaje se vykazují na základě příručky Ministerstva dopravy ČR. K tomu aby mohlo dojít k přepravě osob, je potřeba dopravní výkon. Pro vyšší vypovídající hodnotu byl zvolen přepočít podle Vztahu č. 3.7. Na základě, kterého lze vyjádřit, kolik připadne přepravených osob na jeden ujetý kilometr. V tomto ukazateli nejvíce cestujících přepraví společnost Dopravní podnik města Brna a.s., v průměru přes devět tisíc osob. V případě porovnání efektivnosti MHD

podle tohoto ukazatele, je rovněž nad osmi tisíci cestujícími Praha, Olomouc a Mariánské Lázně. Naopak hodně ujetých kilometrů a menší přepravní výkony vykazuje Děčín, Teplice a Ostrava.

Z hlediska ujetých vozových kilometrů připadajících na jednoho řidiče za rok, nejvíce vytiženými pracovníky jsou v Dopravním podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s., kde ročně ujede jeden řidič přes 41 tisíc kilometrů, vysokou hodnotu vykazuje také pražský dopravní podnik, u kterého 39 tisíc kilometrů ujetých jedním řidičem může být následkem relativně nízkého podílu řidičů k celkovému počtu zaměstnanců. Nejméně ujetých kilometrů na jednoho řidiče připadá na zaměstnance v Chomutově a Jirkově (12 tisíc km), v tomto dopravním podniku je vysoký podíl řidičů (67,78 %), ale počet cestujících využívajících tuto službu je příliš nízký na to, aby byli řidiči efektivně využiti – na jeden ujetý km připadají tři tisíce cestujících, což je podobné jako v Ostravě (2,9 tisíc km), kde ale jeden řidič v průměru ujede, oproti chomutovským řidičům, 32 tisíc kilometrů.

4.2 Zhodnocení ekonomických kritérií

K hodnocení dopravních podniků po ekonomické stránce byly jednak použity údaje zveřejňované ve výročních zprávách jednotlivých dopravních podniků, konkrétně tržby a investice, a také údaje z účetních závěrek, pomocí kterých bylo možné provést finanční analýzu za každý dopravní podnik.

Tržby představují určitou kompenzaci, která dopravnímu podniku náleží za přepravu osob. Výška tržby souvisí, jak s počtem přepravených osob, tak také s cenou, kterou si společnost nastaví za poskytnutí této služby. Největší tržby vykazuje ve sledovaném období pražský dopravní podnik, což se odvíjí od skutečnosti nejvíce přepravených osob. Toto pravidlo platí i pro dopravní podnik z Mariánských Lázní, který se naopak potýká s nejnižším počtem cestujících, a jeho tržby jsou rovněž nejmenší. V porovnání tržeb plynoucích z jedné přepravené osoby je na tom nejlépe dopravce z Chomutova a Jirkova, který přestože vykazuje nejnižší počet cestujících na jednoho obyvatele, a také druhý nejnižší počet cestujících celkově, průměrná tržba činí 8,77 Kč za jednu přepravenou osobu.

Všechny dopravní podniky vynakládají nemalé finanční prostředky ve formě investic. Při srovnání absolutních hodnot největší investice realizují v Praze a naopak nejmenší v Mariánských Lázních. Pro každého dopravce má hodnota investic své specifikum, to, co pro pražský dopravní podnik může být zanedbatelná částka, může naopak pro podnik

v Mariánských Lázních znamenat zadlužení na dlouhou dobu. Z pohledu investic vynaložených na jednu provozovanou linku v Mariánských Lázních připadá investice ve výši 1 000 Kč, oproti tomu v Praze na jednu linku vykazují v průměru přes 18 mil. Kč. U čtrnácti dopravních podniků připadá na jednu linku MHD investice v milionech, u zbylých pěti společností se investice přepočtené na linku pohybují v tisících. Kromě linek, které jsou určitě nezanedbatelnou investicí, byly na základě Vztahu č. 3.11 vyjádřeny průměrné investice, které připadají na jednu přepravenou osobu. V tomto ukazateli největší obnos investic patří teplickým cestujícím, při pominutí Mariánských Lázní, kde je investice v hodnotě pouhých 4 Kč, nejnižší investice na osobu připadá na cestující využívající MHD v Liberci a Jablonci nad Nisou. Jako jediný dopravní podnik vykazuje v tomto srovnání investice pod jeden tisíc Kč.

4.2.1 Zhodnocení finanční analýzy

Pro každé vedení společnosti je důležité, jak si jeho podnik stojí jednak ve srovnání s konkurencí a také v rámci časového vývoje. Finanční analýza byla provedena na základě poměrových ukazatelů, konkrétně likvidity, rentability, finanční stability a zadluženosti a aktivity.

Ukazatele likvidity je možné rozdělit na celkovou, pohotovou a okamžitou. Nejprísnejším z těchto ukazatelů je okamžitá likvidita, u které se v doporučeném intervalu nachází pouze tři dopravní podniky – Dopravní podnik hl. města Prahy a.s., Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s. a společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. Pozitivním zjištěním je skutečnost, že žádný dopravní podnik se nenachází pod tímto intervalem a nebyl by schopen v co nejkratším čase splatit závazky. Z pohledu celkové likvidity se v doporučeném intervalu nachází osm dopravních podniků, u kterých je předpoklad včasného uspokojení věřitelů. Pod doporučeným intervalem se nachází dva dopravní podniky, které zvolily agresivní způsob financování a to Dopravní podnik hl. města Prahy a.s. a Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s. V případě očištění vzorce běžné likvidity o zásoby vyjde pohotová likvidita. Srovnáním lze zjistit, zda není nadměrný podíl zásob v oběžných aktivech. U porovnávaných dopravních podniků se celková shoduje téměř s tou pohotovou likviditou. Výjimkou je pouze děčínský dopravní podnik, který vykazuje větší podíl zásob, než je doporučeno.

Ukazatele rentability informují o ziskovosti společnosti, neexistují doporučené hodnoty, které by měly být dosaženy, nýbrž za nejlepší jsou považovány ty nejvyšší. V rámci komplexního

hodnocení rentability si nejlépe vede společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o., která vykazuje nejvyšší hodnoty. Pouze v případě rentability tržeb jsou na tom lépe dopravní podniky v Brně a Plzni. Čtyři dopravní podniky – v Olomouci, Ústí nad Labem, Mostu a Litvínově a v Děčíně – vykazují rentabilitu v záporných číslech. Dopravnímu podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou také vyšla v převážné většině ukazatelů rentability záporná čísla, pouze u rentability dlouhodobých zdrojů vykazuje hodnotu 0,45 %. Nicméně opravdu nejhůře v ziskovosti dopadla společnost Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. Ve všech ukazatelích rentability vykazuje záporné hodnoty v desítkách procent. Výsledky rentability se odvíjí od vývoje čistého zisku dopravních podniků. V Příloze č. 13 jsou uvedené čisté zisky jednotlivých společností v období 2010 – 2016. Je patrné, že podniky, které vykazují záporné popřípadě nízké hodnoty rentability, se buď po celé sledované období, nebo alespoň v některých letech potýkaly se záporným čistým ziskem. Za všechny roky vykazuje záporný EAT dopravní podnik z Mariánských Lázní a také z Děčína.

Z pohledu zadluženosti nejvyšší celkovou zadluženost vykazuje Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. (35,28 %). Doporučuje se hodnoty zadluženosti srovnat se ziskovostí, v případě tohoto podniku se zadluženost odráží i v ziskovosti, jelikož hodnoty rentability nabývají záporných hodnot. Nejziskovější společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. vykazuje zadluženost 22,21 %. Naopak nejmenší zadlužení připadá na královehradecký a opavský dopravní podnik.

Efektivnost hospodaření aktiv je důležitá z pohledu, zda nevznikají zbytečné náklady, které by snižovaly zisk. Ukazatel obrátky celkových aktiv značí, že žádný z dopravních podniků nedosahuje na doporučenou hodnotu, nejvíce se mu pouze přibližuje společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. (0,80). V případě dopravních podniků je vhodné zaměřit se také na obrát stálých aktiv, rovněž i u tohoto ukazatele na tom je nejlépe teplický podnik. Nejhůře s aktivy jak celkovými tak stálými nakládají Dopravní podnik Ostrava a.s. a Dopravní podnik města Brna a.s. K aktivům se váže také ukazatel doby obrátu aktiv, v případě tohoto ukazatele je nejlepší dosahovat co nejkratší doby, tedy nízké hodnoty. Právě nejnižší hodnoty vykazuje dopravní podnik z Teplic (453 dní). Oproti tomu nejdelší doba obrátu připadá na dopravce z Mostu a Litvínova (3 536 dní). Pro společnosti jsou rovněž důležité také ukazatele doby obrátu pohledávek a závazků. V prvně jmenovaném si nejlépe vedou Mariánské Lázně, které mají finanční prostředky vázány ve formě pohledávek v průměru 12 dní, naopak pro dopravní podnik v Mostu a Litvínově trvá skoro tři roky, než obdrží platbu od zákazníků. Dopravní

podnik měst Mostu a Litvínova a.s. vykazuje i nejdelší dobu obratu závazků. Nejkratší platební kázeň vůči dodavatelům má dopravní podnik z Děčína.

4.3 Časové srovnání vybraných ukazatelů

Kromě porovnání podniků mezi sebou, je rovněž zajímavé a podstatné srovnání z časového hlediska. K tomuto srovnání poslouží z provozních kritérií vývoj počtu zaměstnanců, z výkonových počet přepravených osob a z ekonomických kritérií vývoj tržeb za sledované období. V Tabulce č. 4.2 jsou zaznamenány vývojové trendy zvolených ukazatelů. Jednotlivé šipky značí, o jaký časový vývoj se jedná, konkrétně ↓ - klesající, ↑ - rostoucí, → - kolísavý trend.

Tab. č. 4.2 Časový vývoj počtu zaměstnanců, cestujících a tržeb ve sledovaném období 2010 – 2016

Pořadí	Dopravní podnik	zaměstnanci	řidiči	přepravné osoby	tržby
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	→	→	→	→
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	↓	→	→	→
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	↓	→	↓	→
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	↓	→	→	→
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	→	→	↓	→
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	→	→	→	↑
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	→	→	↓	→
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	↓	→	↓	→
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	→	→	→	→
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	↓	→	↓	→
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	↓	→	→	↓
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	→	→	→	→
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	→	→	↓	↓
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	→	→	↓	↓
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	→	→	→	→
16.	ARRIVA TEPLICE a.s.	→	→	→	→
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	↓	→	↓	→
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	↓	→	→	→
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	→	→	→	→

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

V rámci časového vývoje jednoho z provozních kritérií, a to počtu zaměstnanců v podnicích, nedochází u žádného dopravce k jednoznačnému nárůstu celkového počtu. Devět dopravních podniků vykazuje kolísavý vývoj, u dvou dopravních podniků je počet zaměstnanců v celém období velmi vyrovnaný. Naopak zbylých osm dopravců má tendenci snižování počtu zaměstnanců. U dopravních podniků v Ostravě a Plzni je v roce 2016 zaznamenáno zvýšení celkového počtu zaměstnanců, což by mohlo znamenat zlepšení, jelikož v období let 2010 až

2015 počet zaměstnanců klesal. Při časovém srovnání počtu řidičů, je trend u všech podniků kolísavý, jihlavský a opavský podnik vykazují, stejně jako u celkového počtu, vyrovnané hodnoty. Konkrétní hodnoty vývoje počtu zaměstnanců a řidičů jsou uvedeny v Příloze č. 14.

Vývoj přepravených osob je u jedenácti podniků kolísavý, zbylých osm dopravců vykazuje pokles zájmu cestujících. Dopravní podnik z Karlových Varů se s velkým poklesem setkal v roce 2009, od té doby dochází k růstu počtu cestujících. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s. se s podobnou situací potýkal v roce 2016, kdy do té doby velmi vyrovnaný počet přepravených cestujících pokles skoro o 10 milionů přepravených osob. Žádný dopravní podnik nevykazuje jednoznačný růst v přepravě osob, nicméně za rok 2016 vykazují dopravce čtyř největších měst zvýšený zájem o MHD. Ostravskému dopravnímu podniku ubylo ve srovnání let 2010 a 2016 přes 14 milionů cestujících. Konkrétní počet přepravených osob v jednotlivých dopravních podnicích je uveden v Příloze č. 15.

Posledním uvedeným ukazatelem v rámci časového srovnání jsou tržby dopravních podniků, které plynou z přepravy cestujících. Přesto, že ani u jednoho dopravce nelze hovořit o růstu v přepravě cestujících, tržby u některých rostou, konkrétně růst tržeb vykazuje olomoucký dopravní podnik za období let 2010 až 2015, v posledním sledovaném roce došlo k poklesu. V celém sledovaném období naopak klesají tržby u tří dopravců, konkrétně u dopravního podniku z Mostu a Litvínova, Chomutova a Jirkova a také u opavského dopravního podniku. Tento dopravní podnik, oproti dvou výše zmiňovaným, v roce 2016 vykazuje zvýšení tržeb. U zbylých podniků je vývoj tržeb kolísavý, v některých letech dochází k růstu, v jiných zase k poklesu tržeb. Rovněž, jako v předcházejících případech i tentokrát jsou konkrétní hodnoty tržeb uvedeny v Příloze č. 16.

5 ZÁVĚR

Městská hromadná doprava neodmyslitelně patří k větším městům, nejen v České republice. Nejmenším městem, z pohledu obyvatel, ve kterém je systém městské hromadné dopravy provozován, jsou Mariánské Lázně. MHD je poskytována pomocí autobusů, trolejbusů a tramvají. Kromě těchto typických prostředků, neodmyslitelně k MHD patří pražské metro, kromě těchto prostředků jsou dále využívány lanové dráhy a lodě.

Systém městské hromadné dopravy je na území měst provozován za účelem zajištění dopravní obslužnosti. Povinnost zajistit dopravní obslužnost vychází ze zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který odpovídá nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1370/2007. Z tohoto zákona vyplývá povinnost pro kraje a obce v samostatné působnosti stanovit rozsah dopravní obslužnosti, který bude zajištěn veřejnou dráží a veřejnou linkovou dopravou, popřípadě jejich vzájemným propojením. Efektivního propojení různých druhů dopravy, respektive dopravců vzniká integrovaný dopravní systém, který vzájemnou spoluprací dopravců zvyšuje atraktivitu veřejné hromadné dopravy.

Městská hromadná doprava je v České republice provozována buď podniky, u kterých jsou akcionáři příslušná města anebo soukromými společnostmi. Předmětem práce bylo 19 dopravních podniků, které jsou členy Sdružení dopravních podniků ČR. Z tohoto vzorku dopravců jsou všechny podniky s akcionářským vkladem města, kromě společnosti ARRIVA TEPLICE s.r.o., která je vlastněna holdingem ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a.s. spadající pod německý koncern Deutsche Bahn. Teplický podnik má ještě jedno specifikum, a to že v roce 2017 došlo spojením podniků ARRIVA TEPLICE s.r.o. a ARRIVA PRAHA s.r.o. ke vzniku nové společnosti ARRIVA CITY s.r.o., která v současnosti obhospodařuje území města Teplice.

V práci byly pro splnění cíle použity provozní, výkonové a ekonomické kritéria. Provozními kritérii byly zvoleny takové charakteristiky, které ovlivňují chod podniků zejména po technické stránce, například se jedná o dopravní prostředky, hustotu dopravní sítě atd. MHD je na území měst poskytována autobusovými linkami, které využívají všechny dopravní podniky, které jsou předmětem práce, tj. v 19 městech. Kromě nich je ve 13 městech zajištěná trolejbusová doprava a v 7 městech pak tramvajová. Jak již bylo řečeno, ve všech městech slouží k obsluze autobusy, v Karlových Varech a také v Děčíně jsou k obsluze využívány jen autobusy, v ostatních se jedná o kombinaci zmíněných dopravních prostředků.

Největší hustotu dopravní sítě vykazuje město Teplice, ve kterém pro obsluhu města slouží autobusy a také trolejbusy. V rámci hustoty sítě jsou města poměrně vyrovnaná, nejmenší hustotu vykazuje Děčín, za zmínku stojí také město Pardubice, které mají druhou největší hustotu ($7,3 \text{ km/km}^2$). V případě porovnání čtyř největších měst ČR (Praha, Brno, Ostrava, Plzeň) se nijak zásadně jejich hustota dopravní sítě neliší, pohybuje v rozmezí $4,2 - 4,7 \text{ km/km}^2$, kdy největší celková hustota patří Ostravě a nejmenší Plzni. Shodnou hustotou tramvajových linek vykazuje Praha s Ostravou, tj. $1,1 \text{ km/km}^2$ (viz Tab. 3.9). Dalším provozním kritériem byl počet zaměstnanců, k němuž se váže i jedna ze zvolených hypotéz. Mezi největší zaměstnavatele je možné zařadit pražský, brněnský a ostravský dopravní podnik, počet jejich zaměstnanců je v tisících, v případě Prahy v desetitisících. Zbylí dopravci vykazují počet zaměstnanců ve stovkách, nejmenším podnikem z tohoto pohledu jsou Mariánské Lázně (31 zaměstnanců). S provozními kritérii souvisí ty výkonové, jelikož bez řidičů by nemohlo být splněno poslání podniků – obsluha území. Největší podíl řidičů vykazuje Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s., nicméně na jednoho řidiče připadá 37 tisíc cestujících ročně, což je nejméně ze všech dopravních podniků.

Není překvapením, že největší počet cestujících na jednoho obyvatele připadá na pražský dopravní podnik (1 087 osob), oproti tomu nejméně vykazuje dopravní podnik z Chomutova a Jirkova (82 osob). Tato skutečnost může mít spojitost s oblastí, ve které se města nacházejí, tedy je zde větší pravděpodobnost jízdy na černo, kterou dopravní podniky ve svých zprávách neuvádějí. S malým zájmem se potýká také Moravskoslezský kraj, kde v případě Ostravy se jedná o 319 a v Opavě o 184 cestujících (viz Tab. č. 3.15). Výsledné hodnoty přepočtu cestujících na jednoho obyvatele města, mohou na jedné straně znamenat nezájem ze strany obyvatel některých měst o tuto službu, například z důvodu ceny jízdného, nebo již uvedené jízdy na černo.

Z přepravy cestujících plynou podnikům tržby. A právě tržby a investice byly zvoleny mimo jiné jako ekonomická kritéria. Největší tržby vykazuje Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s., což je dáno skutečností, že přepraví největší počet osob. Protože Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. v průměru přepraví nejmenší počet cestujících, i její tržby jsou nejnižší ze všech. Nicméně v přepočtu na jednoho obyvatele poslední není (291 osob), což značí, že pro zajištění obsluhy území Mariánských Lázní je tato služba efektivní. V případě přepočtu tržeb plynoucích z jedné přepravené osoby, největších dosahují v Chomutově a Jirkově. Tento dopravní podnik přepraví nejmenší počet cestujících na jednoho obyvatele, a přesto vykazuje tržbu 8,77 Kč za jednu přepravenou osobu, tato skutečnost může být daná finanční náročností

dopravy, vysvětluje se tak nezájem cestujících o MHD a z toho plynoucí neefektivnost (viz Obr. č. 3.22).

Všechny dopravní podniky vynakládají určité finanční prostředky ve formě investic a to nejen k obnově vozového parku. Nejmenší finanční částku vynakládá dopravce z Mariánských Lázní i přesto, že průměrné stáří autobusů je 16,4 let a u trolejbusů 13,6 let. Naopak největší investice jsou realizovány pražským dopravním podnikem, který vykazuje průměrné stáří autobusů 8,7 let a u tramvají 10,5 let. Z pohledu stáří vozového parku, má nejmladší autobusy teplická společnost (4,3 let) a také dopravní podnik z Opavy (4,5 let). Na opačném konci se nachází autobusy dopravního podniku z Mariánských Lázní (16,4 let). V rámci trolejbusů nejstarší vykazuje brněnský dopravní podnik (14,1 let), naopak nejmladší jsou používány v Hradci Králové (5 let). Nejstarší tramvaje jezdí po Brně (27,9 let), v Ostravě je stáří 22 let, ale v současnosti dochází k obnově vozového parku. Naopak plzeňský dopravní podnik používá tramvaje o průměrném stáří devíti let.

V Úvodu práce byl formulován cíl, kdy naplní práce bylo pomocí finanční analýzy zhodnotit finanční zdraví dopravních podniků ve vybraných městech v letech 2010 – 2016. Ke splnění cíle došlo ve čtvrté kapitole této práce, kdy pomocí poměrových ukazatelů finanční analýzy byly zhodnoceny jednotlivé dopravní podniky. Data potřebná k finanční analýze byla čerpána z účetních závěrek zveřejněných v obchodním rejstříku. Z teoretického hlediska je za finančně zdravý podnik považován takový, který vykazuje co nejvyšších hodnot rentability a zároveň podpořen nejlepšími výsledky likvidity. Na základě ukazatele rentability nejlepší finanční situaci vykazuje společnost ARRIVA TEPLICE s.r.o. Z pohledu likvidity je situace u teplického podniku také stabilní, kromě hodnot pohotové likvidity, které se nacházejí nad optimem, jsou celková a okamžitá likvidita v žádaném intervalu. Naopak nejhůře na tom je dopravní podnik – Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o. Tento podnik vykazuje veškeré hodnoty rentability záporné. Výsledné hodnoty všech stupňů likvidity jsou u tohoto podniku nad optimálními intervaly, což pro současný chod tohoto podniku znamená, že není v ohrožení. V případě hodnocení finanční situace z pohledu rentability vykazují záporné hodnoty také dopravní podniky z Děčína, Mostu a Litvínova, Ústí nad Labem a Olomouce. Liberecký dopravní podnik se také potýká se zápornými hodnotami ziskovosti, výjimku tvoří rentabilita dlouhodobých zdrojů (viz 3.30).

K naplnění stanového dílčího cíle byly rovněž v Úvodu formulovány dvě hypotézy. Ověření první hypotézy ve znění: „*Ve sledovaném období dochází v rámci sledovaných dopravních*

podniků k nárůstu počtu přepravených osob.“ prokázalo, že tuto hypotézu nelze potvrdit, neboť jak je možné vidět v Tab. č. 4.2, počet přepravených osob má u většiny dopravců kolísavý trend. O žádném dopravním podniku nelze říct, že by vykazoval nárůst přepravených osob. Oproti tomu někteří dopravci se potýkají se ztrátou cestujících. Druhá hypotéza předpokládala, že „*celkový počet zaměstnanců tvoří alespoň z 50 % řidiči dopravních prostředků.*“ Ani tuto hypotézu nelze potvrdit, jelikož největší počet zaměstnanců vykazuje Pražský dopravní podnik, nicméně podíl řidičů je 39,08 %. Pod padesáti procentní hranicí řidičů se nachází také dopravní podniky z Liberce a Jablonce nad Nisou, Českých Budějovic, Mostu a Litvínova, Pardubic a také z Karlových Varů (viz Tab. č. 3.11).

Na základě finanční analýzy pomocí poměrových ukazatelů lze konstatovat, že chod dopravních podniků, které byly předmětem této práce, není v současnosti ohrožen. K posouzení fungování dopravních podniků byly využity provozní, výkonové a ekonomické charakteristiky, díky kterým bylo možné zhodnotit celkové fungování dopravních podniků. O žádném dopravním podniku nelze říci, že by neplnil svou funkci. K zamyšlení stojí, zda dopravní podniky, ve kterých mají akcionářský podíl města, by měly mít stejnou právní formu, jako ty, u kterých jsou vlastníky soukromé osoby, respektive mezinárodní společnosti, tak jako tomu je v případě ARRIVA TEPLICE s.r.o. Rovněž by bylo vhodné sjednotit poskytované údaje, které dopravci zveřejňují podle svého uvážení. Určitým negativem je metodika Ministerstva dopravy v počtu přepravených osob, která spíše některým dopravcům škodí, nicméně u všech byly použita stejná data.

Diplomová práce vznikla za finanční podpory Studentské grantové soutěže Ekonomické fakulty Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava v rámci projektu SP2017/129 Ekonomické faktory ovlivňující zabezpečení veřejných služeb s kolektivní spotřebou.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Odborná literatura

- [1] BREALEY, R. A., S. C. MYERS a F. ALLEN. *Principles of corporate finance*. 11th ed. New York: McGraw-Hill Education, 2014. ISBN 978-0-07-803476-0.
- [2] DLUHOŠOVÁ, Dana a kol. *Finanční řízení a rozhodování podniku*. 3. vyd. Praha: Ekopress, 2010. s. 225. ISBN 978-80-86929-68-2.
- [3] EISLER, J., J. KUNST a F. ORAVA. *Ekonomika dopravního systému*. Praha: Oeconomica, 2011. 286 s. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [4] JIŘÍČEK, Petr a Magda MORÁVKOVÁ. *Finanční analýza*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2008. ISBN 978-80-87035-14-6.
- [5] OCHRANA, František. *Efektivnost zabezpečování vybraných veřejných služeb na úrovni obcí*. Praha: Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1259-4.
- [6] OCHRANA, František. *Veřejné služby - jejich poskytování, zadávání a hodnocení: teorie a metodika poptávkového způsobu poskytování a zadávání veřejných služeb na úrovni municipalit*. Praha: Ekopress, 2007. ISBN 978-80-86929-31-6.
- [7] REKTOŘÍK, Jaroslav a Jaroslav HLAVÁČ et al. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury*. 2.vyd.Praha: Ekopress s.r.o., 2012. 209 s. ISBN 978-80-86929-79-8.

Odborné články

- [8] IVAN, Igor. Interchange nodes between suburban and urban public transport: A case study of the Czech Republic. *Acta geographica Slovenica* [online]. 2016, **56**(2), - [cit. 2017-12-31]. DOI: 10.3986/AGS.754. ISSN 1581-8314. Dostupné z: <http://ojs.zrc-sazu.si/ags/article/view/754>
- [9] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Základní pilíře integrovaného dopravního systému* [online]. 2009, [cit. 2018-04-05]. Dostupné z: http://pnerscontacts.upce.cz/13_2009/kleprlik.pdf
- [10] PAWLASOVA, Pavlina. The Factors Influencing Satisfaction with Public City Transport: A Structural Equation Modelling Approach. *Journal of Competitiveness* [online]. 2015, **7**(4), 18-32 [cit. 2017-12-31]. DOI: 10.7441/joc.2015.04.02. ISSN 1804171x. Dostupné z: <http://www.cjournal.cz/index.php?hid=clanek&cid=203>

[11] OLIVKOVÁ, Ivana. Evaluation of Quality Public Transport Criteria in Terms of Passenger Satisfaction. *Transport and Telecommunication Journal* [online]. 2016, 17(1), - [cit. 2017-12-31]. DOI: 10.1515/ttj-2016-0003. ISSN 1407-6179. Dostupné z: <https://www.degruyter.com/view/j/ttj.2016.17.issue-1/ttj-2016-0003/ttj-2016-0003.xml>

[12] STIGLIC, M., N. AGATZ, M. SAVELSBERGH a M. GRADISAR. Enhancing urban mobility: Integrating ride-sharing and public transit. *Computers & Operations Research* [online]. 2018, 90, 12-21 [cit. 2017-12-31]. DOI: 10.1016/j.cor.2017.08.016. ISSN 03050548. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0305054817302228>

Legislativní zdroje

[13] Vyhláška č. 43 ze dne 23. února 2015 o řidičských průkazech a o registru řidičů, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2015, částka 21, s. 554-564. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=43/2015&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[14] Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: Sbírka zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy.

[15] Zákon č. 194 ze dne 20. května 2010 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2010, částka 65, s. 2210-2222. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=194/2010&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[16] Zákon č. 292 ze dne 16. srpna 2017 o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2017, částka 103, s. 3194-3197. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[17] Zákon č. 304 ze dne 12. září 2013 o veřejných rejstřících právnických a fyzických osob. In: Sbírka zákonů České republiky. 2013, částka 116, s. 3501-3522. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[18] Zákon č. 305 ze dne 4. srpna 2000 o povodích. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 85, s. 4128-4130. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[19] Zákon č. 319 ze dne 6. září 2016 o drahách ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. In: Sbírka zákonů České republiky. 2016, částka 125, s. 4842-4868. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[20] Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů. In: Sbírka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570-4614. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

[21] Zákon č. 563 ze dne 12. prosince 1991 o účetnictví. In: Sbírka zákonů České republiky. 1991, částka 107, s. 2802-2810. Dostupné také z: http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=319/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy

Elektronické publikace

[22] GALUŠKOVÁ, Jana. *Ekonomické aspekty zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky ve vybraných městech*. Ostrava, 2013. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta ekonomická, Katedra Veřejné ekonomiky.

[23] HORÁK, Rudolf. *Ekonomika podniku*. Praha, 2010. Učební text č. 7. Českomoravská konfederace odborových svazů. Asociace samostatných odborů. Dostupné z: <http://docplayer.cz/amp/443045-Ucebni-text-c-7-ekonomika-podniku.html>

[24] KASALOVÁ, Vendula. *Finanční analýzy podniku*. Brno, 2015. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko – správní fakulta, Katedra podnikového hospodářství.

[25] KONEČNÝ, Marcel. *Dopravní obslužnost mikroregionu Uničovsko*. Ostrava, 2017. Diplomová práce. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta ekonomická, Katedra Veřejné ekonomiky.

[26] PAVLÍČEK, Jan a Ladislav MINÁŘ. *Integrované dopravní systémy*. Brno, 2011. Studijní materiál. Dům techniky Pardubice. Vzděláním ke kvalitě. Dostupné z: <http://www.vzdelavanimkekvalite.cz/cs/ke-stazeni.aspx>

[27] RICHTÁŘ, M., V. KŘIVDA a I. OLIVKOVÁ. *Městská hromadná doprava*. Ostrava, 2006. Učební pomůcka. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy. Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/mhd/index2.htm>

Elektronické zdroje

[28] ČESKÁ ASOCIACE ORGANIZÁTORŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY. *Členové* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://caovd.cz/#>

[29] DIANA KARLOVY VARY. *Lanovka - Rozhledna Diana Karlovy Vary* [online]. [cit. 2018-03-18]. Dostupné z: <https://dianakv.cz/cs/lanovka-rozhledna-diana-karlovy-vary>

[30] INTEGROVANÁ DOPRAVA STŘEDOČESKÉHO KRAJE. *Historie vzniku IDSK* [online]. [cit. 2018-03-05]. Dostupné z: <https://www.idsk.cz/>

[31] INFORMAČNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉM. *IDOS*. [online]. [cit. 2018-02-22]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyaubusymhdvse/spojeni/>

[32] PORTÁL HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Lanovky v Praze* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/lanove_drahy/index.html

[33] PORTÁL HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Přívozy v Praze* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/privozy/index.html>

[34] PRYGL. *Brněnská přehrada* [online]. [cit. 2018-03-19]. Dostupné z: <http://www.prygl.net/rejstrik/prehrada.php>

[35] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Bílá kniha koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020*. [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy>

[36] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*. [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>

[37] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Ročenka dopravy České republiky*. [online]. [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2016/index.html>

- [38] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Zelená kniha koncepce veřejné dopravy*. [online]. [cit. 2018-02-22]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy>
- [39] SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. *Jak je na tom MHD?* [online]. [cit. 2017-11-19]. Dostupné z: http://www.sdp-cr.cz/object/jak-je-na-tom-mhd-13978/doc_2c.htm
- [40] SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. *Řádní členové* [online]. [cit. 2018-03-14]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/clenove/radni-clenove/>
- [41] SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/>
- [42] STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA. *Informace o dopravě v Ostravě*. [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave>.
- [43] TECHNICKÁ SPRÁVA KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY. *Ročenka dopravy, Praha*. [online]. [cit. 2018-04-12]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/root/dopravni-inzenyrstvi/rocenky>.
- [45] VEŘEJNÝ REJSTŘÍK A SBÍRKA LISTIN. *Výroční zprávy dopravních podniků*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx>

Oficiální internetové stránky dopravních podniků

- [46] ARRIVA CITY S.R.O. *O společnosti*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.arriva-teplice.cz/o-spolecnosti/>
- [47] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA A.S. *DPMB*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmb.cz/cs/novinky/all>
- [48] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE A.S. *DPMCB*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.dpmcb.cz/>
- [49] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA DĚČÍNA A.S. *DPMD*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmdas.cz/>
- [50] DOPRAVNÍ PODNIK HRADCE KRÁLOVÉ A.S. *DPMHK*. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/>

- [51] DOPRAVNÍ PODNIK MĚST CHOMUTOVA A JIRKOVA A.S. DPCHJ. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpchj.cz/>
- [52] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA JIHLAVY A.S. DPMJ. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_wrapper&Itemid=9
- [53] DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY A.S. DPKV. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/>
- [54] DOPRAVNÍ PODNIK MĚST LIBERCE A JABLONCE NAD NISOU A.S. DPMJL. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/>
- [55] DOPRAVNÍ PODNIK MĚST MOSTU A LITVÍNOVA A.S. DPMOST. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmost.cz/>
- [56] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUCE A.S. DPMO. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.dpmo.cz/>
- [57] DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA A.S. DPO. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/>
- [58] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA PARDUBICE A.S. DPMB. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/>
- [59] DOPRAVNÍ PODNIK HL. MĚSTA PRAHY A.S. DPP. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/>
- [60] DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM A.S. DPMUL. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.dpmul.cz/>
- [61] DOPRAVNÍ SPOLEČNOST ZLÍN – OTROKOVICE S.R.O. DSZO. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.dszo.cz/>
- [62] MĚSTSKÁ DOPRAVA MARIÁNSKÉ LÁZNĚ S.R.O. MDML. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.mdml.cz/>
- [63] MĚSTSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK OPAVA A.S. MDPO. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://www.mdpo.cz/index.php/cs/>

[64] PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY A.S. PMDP. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/>

SEZNAM ZKRATEK

ČAOVD – Česká asociace organizátorů veřejné dopravy

DP – dopravní podnik

EAT – čistý zisk

IDS – integrovaný dopravní systém

MHD – městská hromadná doprava

MD – Ministerstvo dopravy

SDP ČR – Sdružení dopravních podniků České republiky

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., — autorský zákon, zejména § 35 — užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 — školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská — Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB - TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB - TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB - TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB - TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB - TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB - TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26. 4. 2018

Mateřie Kouřová
.....

jméno a příjmení studenta

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Dopravní infrastruktura v České republice

Příloha č. 2 Schéma dopravního systému v České republice

Příloha č. 3 Schéma veřejné hromadné dopravy

Příloha č. 4 Mapa lodní dopravy v Brně

Příloha č. 5 Seznam 117 měst, na jejichž území funguje městská hromadná doprava

Příloha č. 6 Seznam koordinátorů integrovaného systému dopravy v České republice

Příloha č. 7 Historie MHD a dopravních podniků

Příloha č. 8 Průměrně ujeté kilometry připadající na jednu linku (km)

Příloha č. 9 Hustota dopravní sítě (km/km²)

Příloha č. 10 Podíl dopravních prostředků na hustotě dopravní sítě v %

Příloha č. 11 Metodický postup při výpočtu přepravy osob

Příloha č. 12 Průměrné hodnoty ukazatelů likvidity za sledované období 2010 – 2016

Příloha č. 13 Čistý zisk (EAT) dopravních podniků v období 2010 – 2016

Příloha č. 14 Vývoj počtu zaměstnanců a řidičů ve sledovaném období 2010 – 2016

Příloha č. 15 Vývoj přepravených osob ve sledovaném období 2010 – 2016

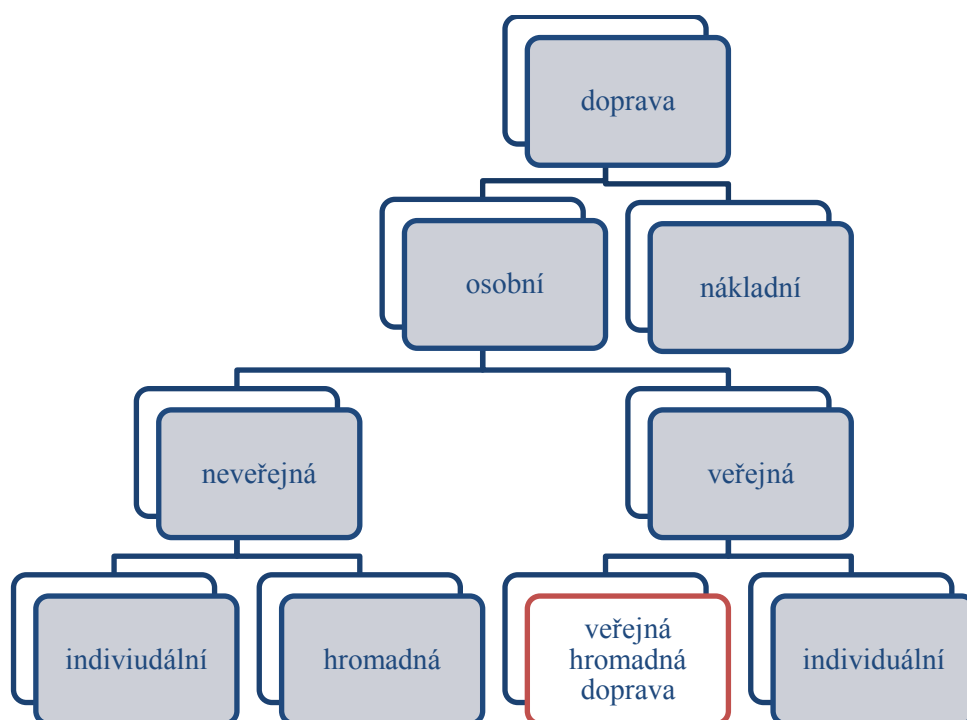
Příloha č. 16 Vývoj tržeb ve sledovaném období 2010 – 2016

Příloha č. 1 Dopravní infrastruktura v České republice (km)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Provozní délka tratě	9 568	9 572	9 570	9 560	9 559	9 566	9 564
Délka silnic a dálnic	55 751,9	55 742,0	55 716,5	55 761,3	55 747,6	55 737,5	55 757,3
Splavné vodní cesty	675,8	675,8	675,8	686,8	686,8	720,2	720,2
Elektrická trakce městské hromadné dopravy	802,9	805,9	807,6	806,3	794,4	818,5	818,8
<i>Z toho:</i>							
trolejbusy	391,0	391,0	392,7	394,2	395,8	398,9	402,4
tramvaje	352,9	355,9	355,9	353,1	339,5	354,5	351,3
metro	59,0	59,0	59,0	59,0	59,1	65,1	65,1

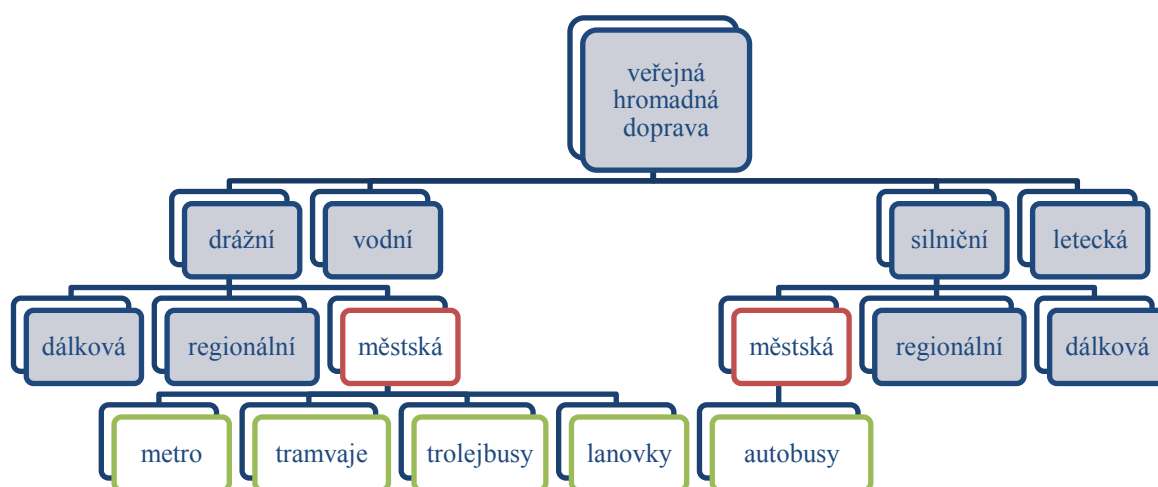
Zdroj: Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy České republiky*. [online]. [cit. 2018-02-22]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2016/index.html>

Příloha č. 2 Schéma dopravního systému v České republice



Zdroj: REKTOŘÍK, Jaroslav a Jaroslav HLAVÁČ. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury: teoretická část, odvětvová část*. 2012, s. 118. Vlastní úprava.

Příloha č. 3 Schéma veřejné hromadné dopravy



Zdroj: REKTOŘÍK, Jaroslav a Jaroslav HLAVÁČ. *Ekonomika a řízení odvětví technické infrastruktury: teoretická část, odvětvová část*. 2012, s. 118. Vlastní úprava.

Příloha č. 4 Mapa lodní dopravy v Brně



Dopravní podnik města Brna a.s. Mapa okolí přehrady [online]. [cit. 2018-02-25]. Dostupné z: <http://www.dpmb.cz/cs/loдни-doprava-mapa-prehrady>. Převzato z webu DPMB.

Příloha č. 5 Seznam 117 měst, na jejichž území funguje městská hromadná doprava

Kraj					
Praha/1	Praha	Ústecký/17	Bílina	Vysočina/7	Bystřice nad Perštejnem
Středočeský/14	Benešov		Děčín		Jihlava
	Beroun		Duchcov		Nové Město na Moravě
	Brandýs nad Labem - St.Boleslav		Chomutov - Jirkov		Pelhřimov
	Čáslav		Kadaň		Třebíč
	Kladno		Kláštepec nad Ohří		Velké Meziříčí
	Kolín		Litoměřice		Žďár nad Sázavou
	Kralupy nad Vltavou		Louny	Jihomoravský/8	Adamov
	Kutná Hora		Lovosice		Blansko
	Mníšek pod Brdy		Most - Litvínov		Brno
	Mladá Boleslav		Roudnice nad Labem		Břeclav
	Neratovice		Štětí		Hodonín
	Příbram		Teplice		Kyjov
	Slaný		Ústí na Labem		Vyškov
	Vlašim		Varnsdorf		Znojmo
Jihočeský/9	České Budějovice		Žatec	Olomoucký/6	Hranice
	Dačice	Liberecký/5	Česká Lípa		Olomouc
	Český Krumlov		Jablonec nad Nisou		Prostějov
	Jindřichův Hradec		Liberec		Přerov
	Milevsko		Litomyšl		Šumperk
	Písek		Turnov		Zábřeh
	Strakonice	Královéhradecký/12	Dvůr Králové nad Labem	Moravskoslezský/12	Bruntál
	Tábor		Havlíčkův Brod		Český Těšín
	Vimperk		Hořice		Frýdek - Místek
Plzeňský/7	Domažlice		Hradec Králové		Havířov
	Klatovy		Jičín		Karviná
	Plzeň		Kostelec nad Orlicí		Krnov
	Přeštice		Náchod		Nový Jičín
	Rokycany		Rychnov nad Kněžnou		Opava
	Stříbro		Špindlerův Mlýn		Orlová
	Tachov		Trutnov		Ostrava
Karlovarský/7	Aš		Týnště nad Orlicí		Studénka
	Cheb		Vrchlabí		Třinec
	Jáchymov	Pardubický/6	Chrudim	Zlínský/6	Kroměříž
	Karlovy Vary		Pardubice		Uherské Hradiště
	Mariánské Lázně		Polička		Valašské Meziříčí
	Óstrov		Přelouč		Vsetín
	Sokolov		Ústí nad Orlicí		Zlín - Otrokovice
			Žamberk		

Zdroj: Informační dopravní systém. *IDOS* [online]. [cit. 2018-02-22]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>. Vlastní zpracování.

Příloha č. 6 Seznam koordinátorů integrovaného systému dopravy v České republice

NÁZEV	IDS	ROK ZAVEDENÍ IDS
Bratislavská integrovaná doprava, a.s.	Integrovaný dopravní systém v Bratislavském kraji	2005
Plzeňský organizátor veřejné dopravy, s.r.o.	Integrovaná doprava Plzeňského kraje	2002
Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.	Integrovaná doprava Zlínského kraje	2002
Kordis JMK, a.s.	Integrovaná doprava Jihomoravského kraje	2004
Koordinátor ODIS, s.r.o.	Integrovaná doprava Moravskoslezského kraje	1997
Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p.o.	Integrovaná doprava Olomouckého kraje	1997
Jihočeský koordinátor dopravy, s.r.o.	Integrovaná doprava Jihočeského kraje	2010
Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, s.r.o.	Integrovaná doprava Libereckého kraje	2009
Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o.	Integrovaná doprava Karlovarského kraje	2004
Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p.o.	Pražská integrovaná doprava (PID)	1992
Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o.	Integrovaná doprava Středočeského kraje + PID	2005

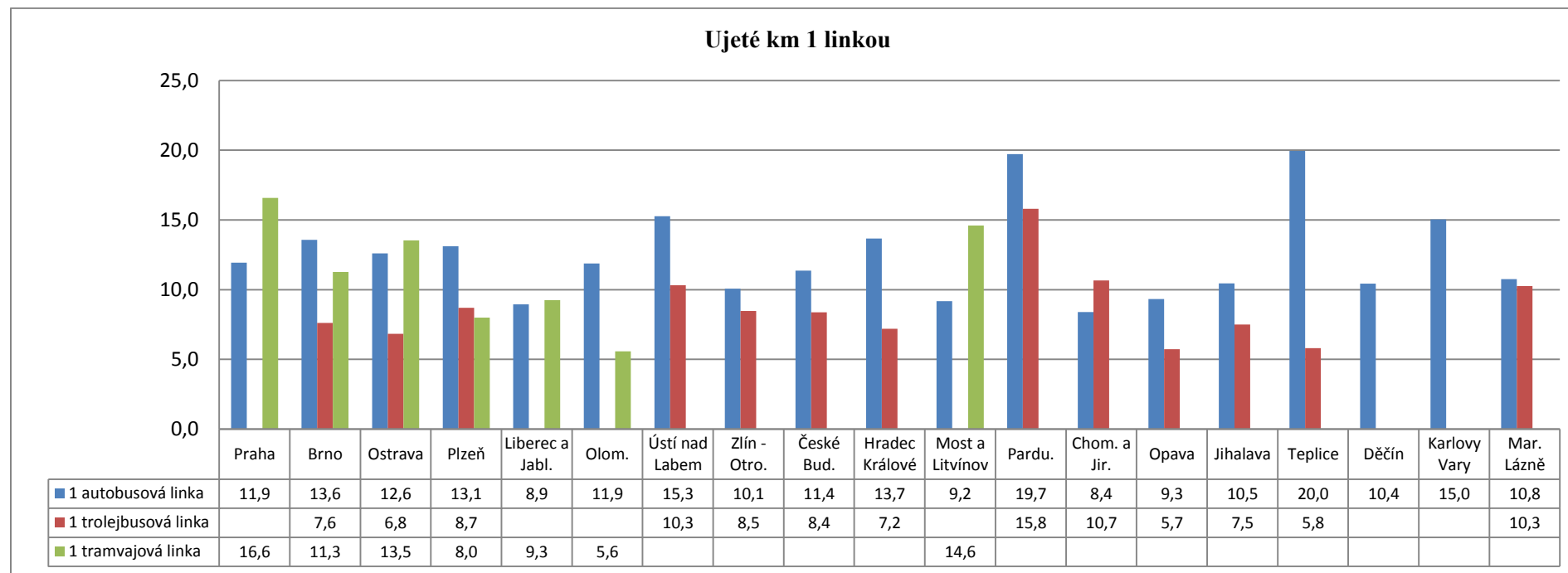
Zdroj: ČESKÁ ASOCIACE ORGANIZÁTORŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY, z. s. *Členové* [online]. [cit. 2018-02-28]. Dostupné z: <http://caovd.cz/>. Vlastní zpracování.

Příloha č. 7 Historie MHD a dopravních podniků

Pořadí	Dopravní podnik	historie MHD	rok založení DP
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	1897	1991
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	1869	1998
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	1894	1995
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	1896	1998
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	1897/1900	1993
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	1899	1994
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	1899	1997
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	1928	1995
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	1908	1997
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	1928	1997
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	1901	1995
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	1906	1995
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	1927/1980	1996
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	1904	1996
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	1909	1998
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	1895	2002
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	1914	1995
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	1947	1993
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	1902	2006

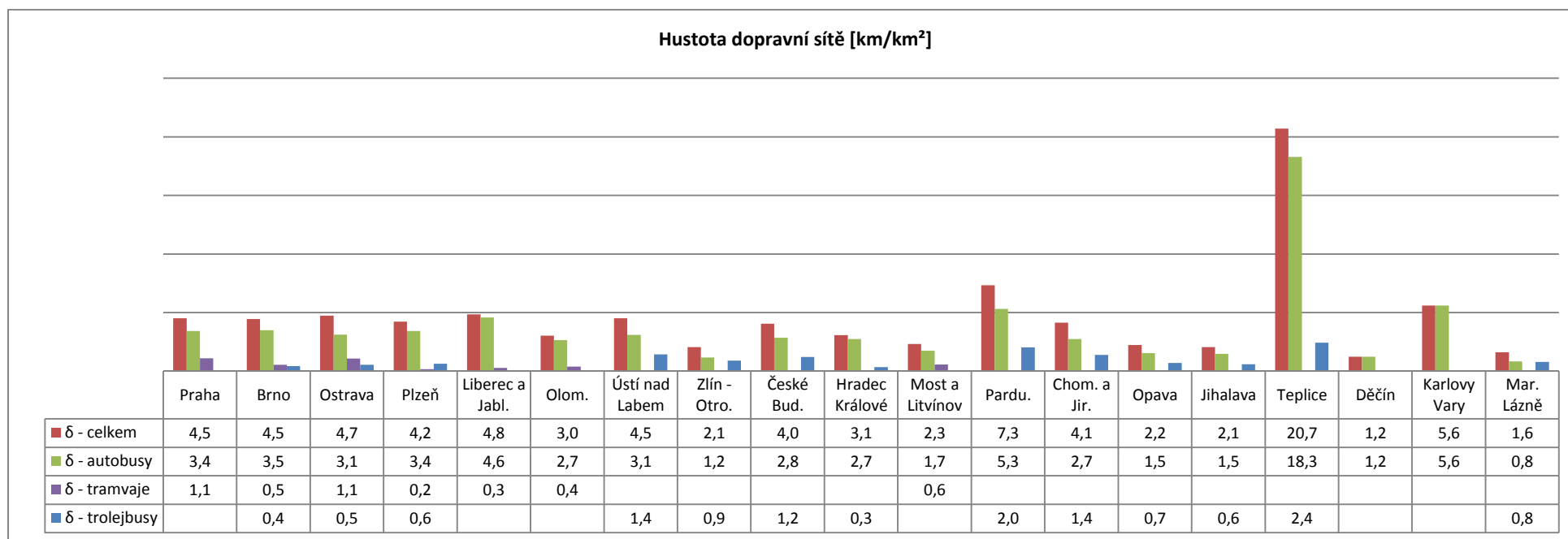
Zdroj: Výroční zprávy příslušných dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-14]. Vlastní zpracování.

Příloha č. 8 Průměrně ujeté kilometry připadající na jednu linku (km)



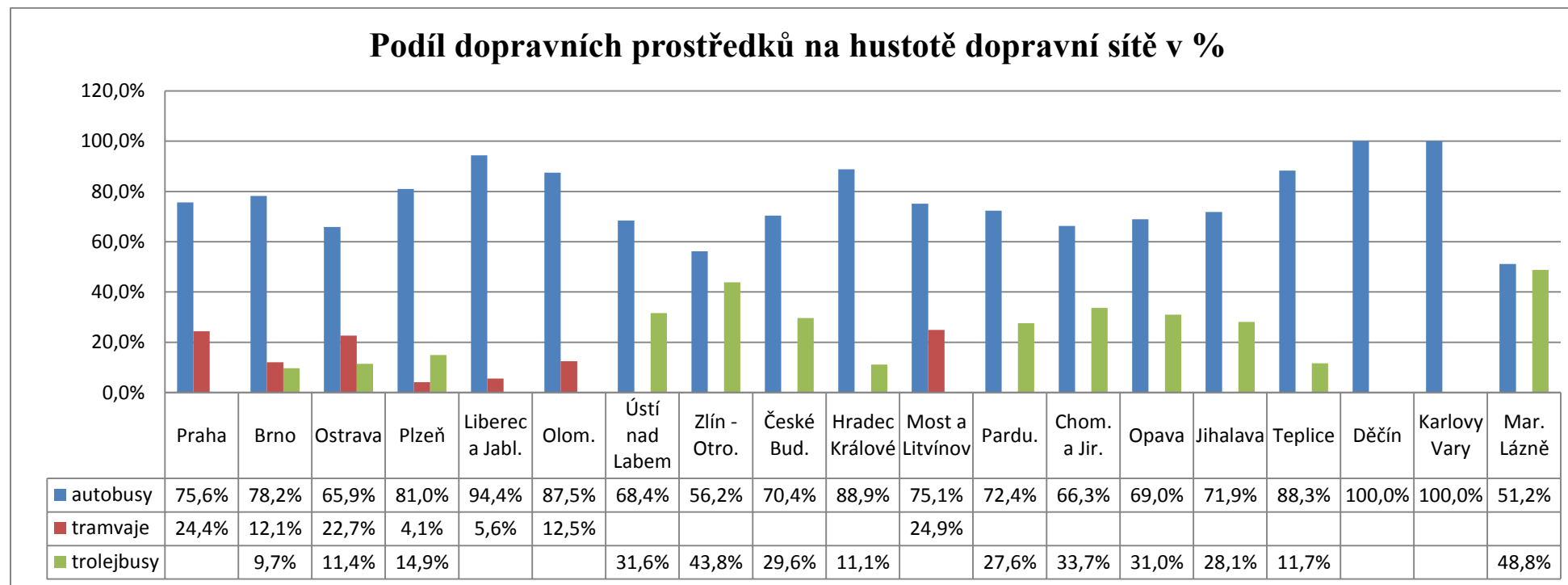
Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Příloha č. 9 Hustota dopravní sítě (km/km²)



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Příloha č. 10 Podíl dopravních prostředků na hustotě dopravní sítě v %



Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Příloha č. 11 Metodický postup při výpočtu přepravy osob

Přeprava osob celkem (tis. osob)

Počet přepravených cestujících s jízdenkou pro jednotlivou jízdu se stanoví podle vzorce:

1 vydaná jízdenka = 1 přepravená osoba,

a to bez ohledu na druh tarifu a cenu jízdného.

Počet přepravených cestujících na jízdenky časové se stanoví podle počtu prodaných kuponů (známek) ve sledovaném období podle vzorce:

$J = \Sigma(K * L)$, kde

J - počet přepravených cestujících na časové předplatní jízdenky

Σ - součet přepravených osob za jednotlivé druhy cenných kuponů

K – počet prodaných cenných kuponů (známek) jednotlivého druhu

L – norma přepravených cestujících na jednotlivý cenný kupon dle následujícího

- Měsíční, měsíční zlevněná (včetně žákovské) – 60 přepravených osob,
- Čtvrtletní obyčejná – 160 přepravených osob,
- Pololetní obyčejná – 320 přepravených osob,
- Roční obyčejná – 600 přepravených osob.

U časových jízdenek s platností kratší než 1 měsíc (např. týdenní) se počet přepravených osob rovná **násobku počtu dní platnosti jízdenky x 2.**

Počet přepravených osob na „bezplatné jízdní doklady“ se stanoví v případě, že je doklad o jejich množství dle vzorce:

$M = N \cdot L$, kde

M – počet přepravených cestujících na bezplatné jízdní doklady,

N – počet vydaných kontrolních kuponů (známek),

L – roční norma (600 přepravených osob) resp. norma podle cenných kuponů.

Jinak stanoví dopravce celkový počet přepravených cestujících na základě bezplatné přepravy podle konkrétních podmínek (odborného odhadu).¹⁹

¹⁹ Tento text je převzat z: Metodické pokyny ke zpracování Čtvrtletní výkaz o městské hromadné dopravě Dop (MD) 4-04. Dostupné: <http://www.sydos.cz/cs/sb17/sb17009.htm> [online]. [cit. 2018-03-31].

Příloha č. 12 Průměrné hodnoty ukazatelů likvidity za sledované období 2010 – 2016

Pořadí	Dopravní podnik	celková likvidita	pohotová likvidita	okamžitá likvidita
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	0,6724	0,7105	0,4177
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	3,7969	3,4939	3,0831
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	2,7569	2,5248	1,7866
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	1,9706	1,8848	1,5212
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	1,2059	1,0554	0,5249
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	1,6204	1,2635	0,9780
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	2,7419	1,2796	0,8565
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	5,1446	4,5904	3,6135
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	1,5902	2,2774	1,7672
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	3,0104	2,8998	2,4016
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	3,3470	3,1676	0,6791
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	2,8600	2,6034	2,1051
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	1,8180	1,7410	1,3359
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	5,8780	5,6847	4,7665
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	2,1472	2,1005	0,9806
16.	ARRIVA TEPLICE a.s.	2,0751	1,9606	0,4533
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	2,5466	1,7802	0,6644
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	2,5121	2,2902	1,3566
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	2,8590	2,8366	2,6372

Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování.

Příloha č. 13 Čistý zisk (EAT) dopravních podniků v období 2010 – 2016

Pořadí	Dopravní podnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	1 354 272	990 350	-394 626	-371 903	315 956	1 255 407	1 835 451
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	215 493	119 583	188 644	179 807	201 950	286 373	127 876
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	10 948	874	949	3 829	3 691	4 498	5 562
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	89 267	45 961	68 961	68 696	69 691	67 997	71 821
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	1 811	1 305	397	575	624	547	-17 472
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	-13 593	-23 845	1 209	-80 099	18 110	-12 769	3 370
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	8 780	-21 551	-22 304	-22 110	-13 919	-36 570	195
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	-1 972	0	1	-4 453	0	3 317	5 512
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	-7 113	-3 170	-13 145	-2 524	5 474	12 831	5 843
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	12 457	1 631	-1 016	-810	-772	-693	-15
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	-25 012	-5 162	116	199	-67	393	-8 171
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	-3 238	1 920	212	907	4 594	3 867	1 633
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	-2 438	12 787	967	2 094	4 554	3 485	-1 735
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	251	471	609	-3 538	2 838	1 125	4 947
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	1 522	7 531	4 437	-899	2 253	2 410	8 100
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	13 581	18 430	18 430	22 335	31 021	42 452	38 412
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	-9 000	-15 902	-22 743	-4 573	-3 824	-9 133	-12 434
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	463	439	211	689	100	6 824	3 314
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	-330	-2 030	-3 539	-2 220	-4 985	-4 613	-4 453

Zdroj: Výroční zprávy dopravních podniků. [online]. [cit. 2018-03-08]. Dostupné z: <https://portal.justice.cz/Justice2/Uvod/uvod.aspx> Vlastní zpracování

Příloha č. 14 Vývoj počtu zaměstnanců a řidičů ve sledovaném období 2010 – 2016

		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
Pořadí	Dopravní podnik	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič	zaměstnanci	řidič
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	10 728	4 175	10 743	4 231	10 595	4 207	10 514	4 126	10 667	4 174	10 885	4 208	10 902	4 204
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	2 735	1 398	2 727	1 386	2 727	1 375	2 720	1 341	2 716	1 377	2 695	1 407	2 619	1 407
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	2 283	994	2 024	1 016	2 008	1 026	1 964	1 008	1 923	987	1 901	985	1 933	1 017
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	1 022	565	1 031	576	1 030	570	826	563	821	561	790	541	806	553
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	488	248	456	225	377	169	362	164	390	172	395	194	396	191
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	439	240	420	233	432	255	425	234	438	262	439	246	439	260
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	472	255	490	250	501	253	496	256	484	249	470	237	462	236
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	352	187	343	182	340	184	331	184	331	193	330	190	321	185
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	414	199	397	187	384	187	395	190	398	193	394	194	401	196
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	430	234	410	229	401	226	400	225	385	118	382	229	381	227
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	518	233	499	223	471	216	444	213	446	221	408	183	394	177
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	421	196	412	192	406	189	407	189	404	191	397	188	402	191
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	249	171	252	193	253	163	241	165	239	167	160	100	161	95
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	185	118	183	116	180	115	181	116	184	117	181	113	184	119
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	175	97	172	95	170	94	174	99	175	100	172	99	161	95
16.	ARRIVA TEPLICE a.s.	273	177	262	170	265	176	264	183	263	171	249	153	243	173
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	217	133	209	129	207	132	200	129	183	118	154	93	143	84
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	265	125	260	148	260	148	253	117	258	112	257	114	252	108
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	34	18	32	19	30	19	31	20	31	19	29	17	30	18

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Příloha č. 15 Vývoj počtu přepravených osob ve sledovaném období 2010 – 2016 (v tis.)

Pořadí	Dopravní podnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	1 343 731	1 250 783	1 383 124	1 398 344	1 329 745	1 350 502	1 477 306
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	353 555	354 342	352 052	351 284	353 940	354 689	355 002
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	102 600	101 924	96 389	93 476	91 000	88 159	88 518
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	100 885	101 900	99 154	100 593	101 115	101 986	107 581
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	35 815	32 508	32 656	43 574	42 045	41 143	41 001
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	57 855	55 432	52 737	52 527	52 193	54 696	54 695
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	51 265	51 087	47 091	45 190	43 162	40 869	39 408
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	35 314	35 144	32 335	31 866	31 866	31 459	31 489
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	40 215	38 493	38 091	39 048	38 541	38 568	38 621
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	37 897	37 778	35 162	34 922	34 106	34 083	32 733
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	27 259	27 308	27 418	27 575	27 420	28 173	19 534
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	27 744	26 296	27 178	26 204	25 919	26 075	26 902
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	8 817	5 630	5 223	5 280	5 102	5 033	4 831
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	11 841	11 286	10 750	10 693	10 397	10 336	9 298
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	13 690	13 745	13 530	13 777	13 777	13 860	14 081
16.	ARRIVA TEPLICE a.s.	15 345	15 238	15 039	14 893	14 843	14 233	13 727
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	9 583	9 458	8 938	8 301	8 248	6 585	6 123
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	14 333	14 318	13 436	13 158	9 587	13 177	13 309
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	3 943	4 029	3 844	3 932	3 705	3 688	3 995

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.

Příloha č. 16 Vývoj tržeb ve sledovaném období 2010 – 2016 (v tis. Kč)

Pořadí	Dopravní podnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.	Dopravní podnik hl. města Prahy a.s.	4 460 555	4 533 326	4 508 422	4 446 808	4 654 617	4 717 211	4 584 597
2.	Dopravní podnik města Brna a.s.	969 595	959 316	994 040	971 871	975 011	972 904	972 035
3.	Dopravní podnik Ostrava a.s.	514 077	516 081	519 873	531 156	511 306	481 333	451 989
4.	Plzeňské městské dopravní podniky a.s.	272 845	266 841	300 097	295 826	292 247	290 042	291 740
5.	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou a.s.	192 460	190 552	192 236	202 133	195 909	198 887	198 540
6.	Dopravní podnik města Olomouce a.s.	134 947	137 227	143 318	144 578	146 783	165 217	142 422
7.	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	198 358	191 073	203 278	186 939	186 476	180 600	229 701
8.	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s.r.o.	108 262	106 138	119 506	118 952	117 620	115 496	113 344
9.	Dopravní podnik města České Budějovice a.s.	131 524	126 942	129 059	126 716	123 462	123 103	125 624
10.	Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.	121 602	120 892	120 854	133 241	118 345	117 687	116 863
11.	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova a.s.	122 250	117 593	110 059	104 606	103 496	103 004	101 634
12.	Dopravní podnik města Pardubice a.s.	120 512	118 670	119 280	117 199	117 220	116 916	113 241
13.	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	56 443	54 316	50 367	48 575	47 432	46 616	46 338
14.	Městský dopravní podnik Opava a.s.	53 494	52 091	50 476	48 971	47 917	47 004	48 025
15.	Dopravní podnik města Jihlavy a.s.	54 312	53 530	50 232	47 862	47 867	48 227	48 284
16.	ARRIVA TEPLICE s.r.o.	92 562	91 354	94 159	94 787	95 164	77 955	71 204
17.	Dopravní podnik města Děčína a.s.	47 721	46 316	42 731	48 365	48 643	49 222	46 715
18.	Dopravní podnik Karlovy Vary a.s.	67 960	62 837	65 174	63 729	58 868	52 163	49 904
19.	Městská doprava Mariánské Lázně s.r.o.	10 338	10 277	11 439	10 814	10 343	10 430	10 365

Zdroj: Sdružení dopravních podniků ČR. *Výroční zprávy*. [online]. [cit. 2018-03-15]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/o-nas/vyrocní-zpravy/> Vlastní zpracování.